

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XXXIX JAHRG. NO. 9. BERLIN, DEN 1. FEBRUAR 1905

Geschäftshaus der Firma Isidor Bach in München.

Architekten: Hönig & Söldner in München.



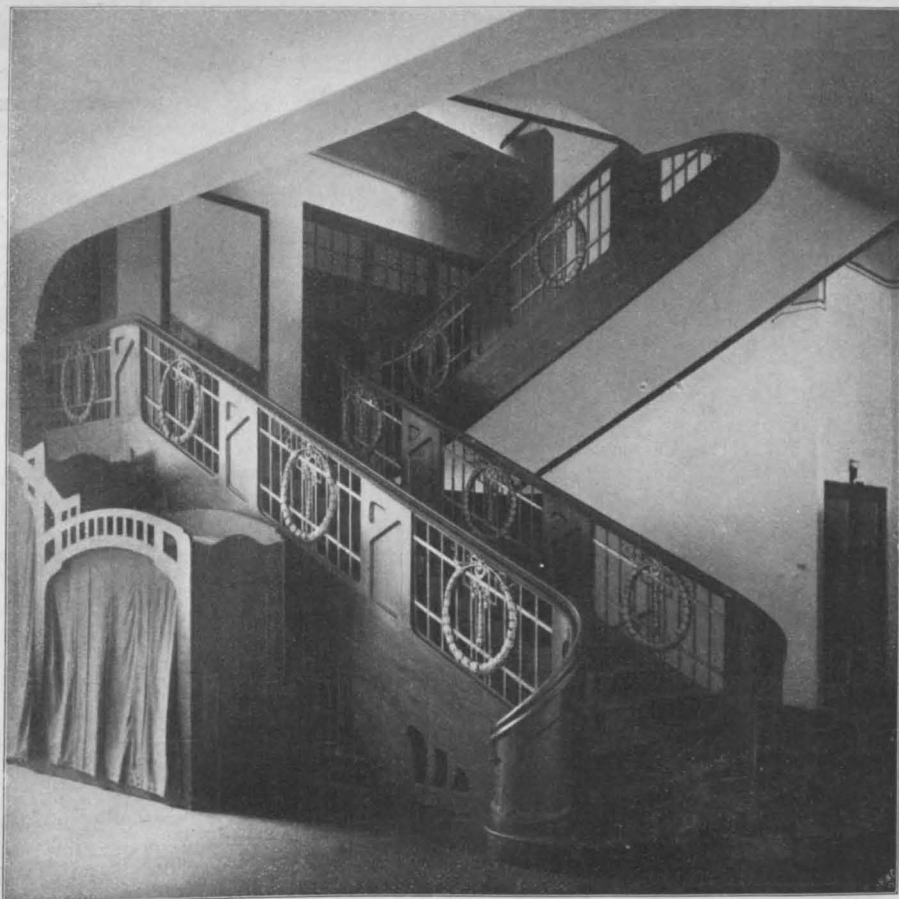
it dem Geschäftshause der Firma Isidor Bach, einer Kleiderfabrik in München, welches anstelle des ehemaligen, längst baufällig gewesenen Gasthauses zum „Unterpollinger“ an der Sendlinger-Straße No. 5 sich erhebt und von der Sendlinger- zur Pettenbeck-Straße durchzieht, um hier Anschluß zu finden an eine Geschäfts- und Wohnhausgruppe, die sich bis zur nächsten Straßenkreuzung erstreckt, ist München um ein Gebäude bereichert worden, welches in bezug auf räumliche Ausdehnung, wie charakteristischen Aufbau und stilistische Durchbildung im Inneren und Aeußeren unter den neueren Bauten Münchens eine bemerkenswerte Stelle einnimmt.

Das gesamte Anwesen besteht aus den Häusern Sendlinger-Straße 5 und Pettenbeck-

sowohl die baupolizeiliche Fürsorge in bezug auf die Sicherheit der Warenhausbesucher gegen Feuer und Paniken sind es, welche es bisher verhindert haben, daß das inrede stehende Warenhaus eine Nachfolge gefunden hat, vielmehr die Rücksichten auf den baulichen Charakter der Stadt im Allgemeinen und die nähere Umgebung des Hauses im Besonderen sind es gewesen, welche bei den infrage kommenden Behörden einen Widerstand gegen Bauten dieser Art der Ausbildung hervorgerufen haben, sodaß z. B. die beiden neuesten Warenhäuser Münchens, das Warenhaus Tietz gegenüber dem Zentralbahnhof und das Warenhaus Oberpollinger in der Neuhauser-Straße in ihrem Aeußeren nicht in der Weise aufgeführt wurden, die in anderen Städten den Straßen ein so charakteristisches Gepräge neuzeitlichen Handels-Verkehrswesens gegeben haben. Es bleibe hier unerörtert, ob es im wirklichen Interesse einer modernen Weiterentwicklung der Städte liegt, in dieser Beziehung beengende Vorschriften zu erlassen, wenn auch nicht gelegendet werden kann, daß unter Umständen ein stark ausgeprägter Charakter einer ganzen Stadt oder einer Stadtgegend nicht minder stark seine Forderungen in künstlerischer Beziehung geltend macht.

Das Geschäftshaus an der Sendlinger Straße erhebt sich über einer überbauten Grundfläche von rd. 700 qm in 5 Geschossen über dem Erdgeschoß. Die gut beleuchteten Untergeschoßräume enthalten neben

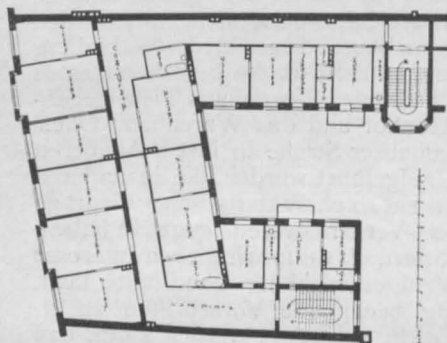
Straße 6 und 8, die zu einer Baugruppe derart zusammengeschlossen sind, daß Sendlinger-Straße 5 und Pettenbeck-Straße 6 zur gemeinschaftlichen Benutzung vereinigt werden können, während Pettenbeck-Straße 8 in organischer Trennung aufgeführt wurde. Neben dem Interesse, welches die architektonische Aufgabe in sich darbietet, erweckt dieselbe auch durch ihre formale Behandlung Aufmerksamkeit. Wie die Abbildungen S. 59 zeigen, sind die Ansichten in der Sendlinger- und die in der Pettenbeck-Straße völlig verschieden von einander ausgeführt. Während in der Pettenbeck-Straße der Warenhauscharakter des Gebäudes nur auf das Erd- und das erste Obergeschoß erstreckt ist und die übrigen Geschosse als Wohngeschosse ausgebildet wurden, ist der Bauteil an der Sendlinger-Straße in seiner vollen Ausdehnung als Warenhaus angelegt und am Aeußeren in strenger Logik seiner Bestimmung auch als solches durch alle Geschosse gekennzeichnet. Es läßt sich nicht leugnen, daß das Gebäude hierdurch aus dem baulichen Charakter Münchens etwas herausfällt und man sagt auch, daß es nur auf einem Zufall beruhe, daß es in dieser Art errichtet werden konnte. Nicht



Grundriß
der
Obergeschoße
des Hauses
Pettenbeckstr. 8.



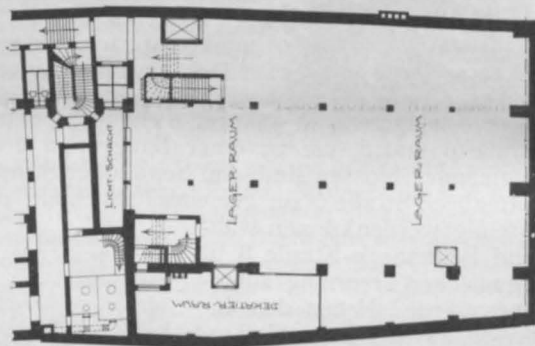
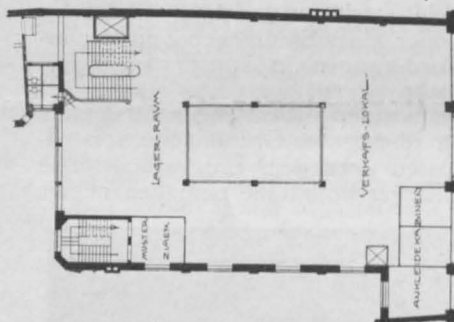
Grundriß
der
Obergeschoße
des Teiles
Pettenbeckstr. 6.



ERDGESCHOSS-GRÜNDRISSSE.



Grundrisse des Unter-, Erd-
und des I. Obergeschosses
Sendlingerstraße 5.





ESCHÄFTSHAUS DER FIRMA ISIDOR
BACH, PETTENBECK-STRASSE 6-8
UND SENDLINGER-STRASSE 5 IN
MÜNCHEN * ARCHITEKTEN: HÖNIG
& SÖLDNER IN MÜNCHEN * * *

der Zentralheizungs-Anlage und verschiedenen Räumen für Aufzugsmotore die Dekaturanstalt und ausgedehnte Packräume; das ganze Erdgeschoß enthält den Verkaufsraum, das erste Obergeschoß die Maßabteilung nebst gut eingerichteten Probierkabinen, das zweite Obergeschoß Zuschneideräume und Kontore, die übrigen Geschosse sind bestimmt teils für Stofflager, teils für Lager fertiger Ware. Ein gut gegliederter geräumiger Lichthof erhellt den Kern des ziemlich tiefen und breiten Baublockes und verbindet zugleich die unteren fünf Geschosse mit einander. Das Gebäude besitzt zwei feuersichere Stiegenhäuser und eine bequeme innere Freitreppe, welche, entgegen der herrschenden Gepflogenheit, nicht im Lichthof, sondern an einer zweckmäßigeren Stelle angeordnet ist. Weiterhin vermitteln ein Personen- und zwei Lastenaufzüge den Verkehr mit den einzelnen Geschossen. Die Ansicht des Gebäudes gegen die Sendlinger Straße, der wirksamsten Lichtquelle des Gebäudes, ist

vollständig in ein schlankes Pfeilersystem aufgelöst, bei welchem der Versuch gemacht wurde, die kleinen Pfeiler der oberen Geschosse sinngemäß der großen Fläche der Bogen anzugliedern. Die Ausführung der Fassade erfolgte entgegen dem Willen der Bauleitung in Burgpreppacher Sandstein statt in Muschelkalk. Wenn auch die Lichtfülle des Inneren nichts zu wünschen übrig läßt, so hat sich doch bei der Benutzung des Gebäudes nirgends der geringste Ueberfluß gezeigt. Infolge seiner völligen Auflösung steht das Gebäude in einem schon berührten starken Gegensatz mit den architektonisch nicht bedeutenden Nachbargebäuden. Da indessen ein Zweifel darüber nicht bestehen kann, daß dieselben in absehbarer Zeit erneuert werden, so läßt sich eine befriedigende Lösung des Gesamt-Gruppenbildes immerhin erreichen. Die Ausführung des Baues fiel in die Zeit von April bis Ende Oktober 1903. Der Kostenaufwand betrug rd. 400 000 M. —

Ueber neuere Alpenbahnen, insbesondere die Albulabahn.

(Vortrag gehalten in der Versammlung des Arch.- u. Ing.-Vereins zu Hamburg am 11. Nov. 1904 von Hrn. Reg.-Bmstr. a. D. Stein.)

Der oft gehörte Ausspruch „die Haupteisenbahnen seien fertig ausgebaut“, trifft für die Alpenbahnen nicht zu, diesen steht vielmehr noch ein weites Feld der Entwicklung offen, wie aus der nachstehenden Tabelle mit vergleichenden Daten über die wichtigeren Alpenbahnen hervorgeht. Es ist dabei von den lediglich für den Touristenverkehr zur Erreichung berühmter Gipfel und Aussichtspunkte errichteten sogen. „Bergbahnen“ abgesehen, und es sind nur die bedeutenden, dem großen Durchgangsverkehr dienenden Gebirgsübergänge in betracht gezogen.

Die Tabelle bietet dadurch ein besonderes Interesse, daß darin die bekannten älteren Alpenbahnen (No. 1–5) in Vergleich gestellt sind nicht nur mit den gleichfalls bekannten Linien über Albula und Simplon (No. 6 u. 7), sondern auch mit den unter No. 8 bis 13 ausgeführten, in weiteren Fachkreisen verhältnismäßig noch weniger bekannten neuesten Alpenbahnen, von denen die vier ersten sich bereits im Bau befinden.

Uebersicht der wichtigsten Alpenbahnen und ihrer Haupttunnel.

| Laufende No. | Bezeichnung der Bahn | Eröffnet im Jahre | Größte Steigung % | Baukosten der Bahn | | Haupttunnel | | | |
|--------------|----------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------|-------------|---------|-------------------------|----------------------|
| | | | | Insgesamt Mill. M. | für 1 km M. | Gleiszahl | Länge m | Scheitelhöhe üb. Meer m | Baukosten für 1 m M. |
| 1 | Semmering | 1854 | 25,0 | 42,5 | 1 000 000 | 2 | 1 430 | 898 | — |
| 2 | Brenner | 1867 | 25,0 | 54,2 | 650 000 | 2 | — | Paßhöhe 1367 | — |
| 3 | Mt. Cenis | 1871 | 30,2 | — | — | 2 | 12 849 | 1295 | 4700 |
| 4 | Gotthard | 1881 | 27,0 | 218,0 | — | 2 | 14 984 | 1155 | 3200 |
| 5 | Arlberg | 1883 | 31,4 | 70,0 | 520 000 | 2 | 10 250 | 1311 | 3230 |
| 6 | Albula | 1903 | 35,0 | 20,0 | 320 000 | 1* | 5 866 | 1823 | 960 |
| 7 | Simplon | im Bau | — | — | — | 1** | 19 731 | 705 | 3300 |
| 8 | Karawanken | desgl. | 25,0 | 37,5 | 610 000 | 2 | 7 969 | 638 | 2700 |
| 9 | Wocheiner | desgl. | 25,0 | 51,0 | 570 000 | 2 | 6 334 | 533 | — |
| 10 | Tauern | desgl. | 25,5 | 51,0 | 650 000 | 2 | 8 456 | 1225 | — |
| 11 | Ricken | desgl. | 20,0 | 9,5 | 650 000 | 1 | 8 580 | 623 | 850 |
| 12 | Wildstrubel | Entwurf | 25,0 | 42,4 | 830 000 | 1 | 12 120 | 1105 | 2060 |
| 13 | Lötschberg | Gegen-Entwurf | 27,0 | 58,5 | 980 000 | 1 | 13 520 | 1243 | 1460 |

*) Schmalspur (1 m). **) Das 2. Gleis ist durch Vortrieb eines Stollens vorbereitet.

Die drei bemerkswerten in Ausführung begriffenen Bahnen im österreichischen Alpengebiet No. 8 bis 10, die Tauernbahn, die Karawankenbahn und die Wocheiner Bahn überschreiten nacheinander die Grenzscheiden zwischen Salzburg und Kärnten, zwischen Kärnten und

Krain und zwischen Krain und dem Küstenlande. Sie werden eine Abkürzung der Verbindungen von Salzburg und von Wien nach Triest bilden und sind von großer Bedeutung für den Verkehr, welcher zurzeit auf weite Umwege über wenig leistungsfähige Linien angewiesen ist. Welche Wichtigkeit dieser Verbesserung beigemessen wird, mag daraus erhellen, daß man sich zur Ermöglichung derselben nicht vor den drei genannten Ueberschreitungen von Gebirgszügen mit den enormen Kosten für Scheiteltunnel von 8456, 7969 und 6334 m, zusammen also etwa 23 km Länge gescheut hat.

Ein weiteres Beispiel, wie wenig man heutzutage vor solch' gewaltigen Tunnelbauten zurückschreckt, bietet die Rickenbahn in der Schweiz, welche am westlichen Ende des Züricher See's eine anscheinend unscheinbare Nebenverbindung zur Fortsetzung der Toggenburger Bahn in das Linthgebiet bildet, aber für den örtlichen Verkehr doch Wichtigkeit genug besitzen muß, um einen Tunnel von 8580 m Länge zu rechtfertigen. Endlich steht ein neuer gewaltiger Alpenübergang in Aussicht zur Verbindung des Berner Oberlandes, vom Thuner See ausgehend, mit dem Rhönetal im Kanton Wallis mittels eines 12–13 km langen Tunnels unter der Hauptkette der Bern-Wallis-Hochalpen, für dessen Lage die Wahl noch zwischen der Wildstrubel-Linie und der Lötschberg-Linie zu beiden Seiten des Gemmipasses schwankt. Diese Pläne bezwecken neben der unmittelbaren Verbindung von Bern mit dem Wallis auch von Norden her auf kürzestem Wege den seiner Vollendung nahenden Simplontunnel zu erreichen, und damit eine großartige Konkurrenzlinie zur Gotthardbahn zu bilden. Interessant ist auch die Geschichte des Projektes für die Splügenbahn, welches so lange der Entwicklung von anderen Gebirgsbahnen im Kt. Graubünden entgegenstand, bis durch die Initiative von Holzboer die Prättigaubahn von Landquart nach Davos ins Leben gerufen wurde, welcher die im vorigen Jahre eröffnete Albulabahn von Thusis nach St. Moritz gefolgt ist. Wer die kühnen Bauten dieser Bahn studieren will, tut besser, längs derselben zu Fuße zu wandern, als die Bahn selbst zu benutzen. Von einer Beschreibung kann hier unter Hinweis auf die Veröffentlichung im Jahrg. 1903, S. 449 ff. d. Bl. abgesehen werden. Der Erbauer der Bahn, Hr. Prof. Hennings in Zürich, hat, gestützt auf eine ungewöhnlich reiche Praxis bei einer langen Reihe der bedeutendsten Eisenbahnbauten, in den bewundernswerten Vorarbeiten und der Bauleitung dieser Bahn ein Meisterstück geleistet. —

Mo.

Vermischtes.

Ehrendoktoren. Rektor und Senat der Technischen Hochschule zu Berlin haben durch einstimmigen Beschluß vom 16. Dez. 1904 auf Antrag der Abteilung für Bauingenieurwesen dem Direktor der technischen Abteilung für das Eisenbahnwesen im kgl. preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirkl. Geh. Rat Exz. Schroeder in Berlin, in Anerkennung seiner hohen Verdienste um die Förderung der Technik des Eisenbahnwesens in Praxis und Wissenschaft die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen. —

Wettbewerbe.

Engerer Wettbewerb um Entwürfe für die Braubach-Straße in Frankfurt a. M. Die Stadtverordneten-Versammlung von Frankfurt a. M. bewilligte in ihrer Sitzung vom

24. Jan. d. J. 32 000 M., um auf dem Wege einer engeren Konkurrenz unter den 19 Architekten, die bei einem früheren Wettbewerb durch Preise ausgezeichnet wurden, Entwürfe für die künstlerische Ausgestaltung der Braubach-Straße in Frankfurt zu gewinnen. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Konversationshaus in Berchtesgaden erhielt den I. Preis die Arbeit des Hrn. Jos. Lang, den II. Preis die des Hrn. Adolf Bruckner und den III. Preis die der Hrn. Gebr. Rank, sämtlich in München. —

Inhalt: Geschäftshaus der Firma Isidor Bach in München. — Ueber neuere Alpenbahnen, insbesondere die Albulabahn. — Vermischtes. — Wettbewerbe.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.



Baldachin-Behang aus der Bannokirche in München.



Dreifaltigkeits-Altar aus der Bannokirche in München.

DEUTSCHE BAU- ZEITUNG XXXIX. JAHRGANG 1905 BERLIN, 4. FEBR. * NO. 10

Der internationale Wettbewerb um das Probe-Schiffshebewerk im Zuge des Donau-Oder-Kanales bei Prerau.

Von F. Eiselen. (Fortsetzung.)

II. Schleusen-Entwürfe.

Die Lösung der Aufgabe mittels Schachtschleusen wird von 4 Entwürfen unternommen. Der Entwurf „Renaissance“ will dabei das Gesamt-Gefälle von 36,9^m in einer Schleuse vereinigen, die Entwürfe „Zieheth, ziehet, hebt“ sowie „Pourquoi vouloir faire aller les bateaux sur des rails“ teilen das Gefälle in 2 Stufen, und der Entwurf „Ohne Maschine“ sieht 3 Stufen vor, sodaß in jeder Stufe ein Gefälle von nur 12,3^m überwunden wird. Letzterer Entwurf nimmt auch insofern eine Sonderstellung ein, als das Steigen und Fallen des Wassers in der Schleusenkammer veranlaßt wird durch das Eintauchen und Herausheben eines Schwimmers in einem mit der Schleusenkammer in Verbindung stehenden Seitenbecken. Die anderen Entwürfe bedienen sich zur Verringerung des Wasserverbrauches der Sparbecken, deren Anzahl bei dem Entwurf „Renaissance“ auf 18 gesteigert ist. Die mit der Anwendung einer größeren Zahl von Sparbecken verbundenen Zeitverluste werden durch Zentralisierung des Antriebes der zahlreichen Schütze oder Ventile auf ein Mindestmaß herabgedrückt. Durch Anwendung des Eisenbetonbaues zu den Kammerwänden werden die Mauerwerksmasse und damit auch die Belastung des Fundamentes und des Baugrundes ebenfalls nach Möglichkeit vermindert. Am weitesten geht hierin der französische Entwurf, der die gesamte Konstruktion in ein System dünner Wände, Strebepfeiler und Zwischenböden auflöst.

a. Entwurf: „Pourquoi vouloir faire aller les bateaux sur des rails“.

Verfasser: Ing. Iwan Wilhelm in Gap (Frankreich).

Der Entwurf überwindet das Gesamtgefälle in 2 Stufen von je 17,95^m. Die beiden Schleusen haben dabei eine Entfernung von 397^m erhalten, sodaß die Schiffe auf dieser Strecke sich kreuzen können. Durch die Anwendung von 6 Sparbecken ist die bei jeder Schleusung aus dem Oberwasser



HAUPTALTAR AUS DER SANKT
 BENNOKIRCHE IN MÜNCHEN *
 ARCH.: † LEONHARD ROMEIS,
 WEILAND PROFESSOR AN DER
 KUNSTGEWERBE-SCHULE IN
 MÜNCHEN * * * * *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
 XXXIX. JAHRGANG 1905 * NO. 10
 * * * * *

zu entnehmende Wassermenge beschränkt auf den Verbrauch einer Schleuse gleicher Kammergröße (67,74^m nutzbare Kammerlänge, 8,6^m Lichtweite, 3^m Wassertiefe) von nicht ganz 4^m Gefälle. Die gesamte Schleusen-Konstruktion ist in Eisenbeton geplant. Die seitlichen Kammerwände haben dabei eine untere Stärke von nur 1^m erhalten. Der Wasserdruck wird aufgenommen durch mächtige, an der Sohle bis zu 18^m ausladende, 0,80^m dicke Strebepfeiler in 5^m Abstand von M. zu M. Zwischen diesen Strebepfeilern sind die offenen Sparbecken eingebaut (vergl. Abbildg. 17), sodaß diese mit für die Standfestigkeit des Bauwerkes ausgenutzt werden können. Diese Sparbecken sind auch hinter der oberen Stirnwand der Kammer herumgeführt und füllen so den Zwickel zwischen dieser, dem Gelände und der Sohle der oberen Haltung aus. Die untere Stirnwand steht frei; sie ist ebenfalls durch wuchtige Strebepfeiler abgestützt und als Doppelwand mit Versteifung durch Zwischenrippen — vergl. Abbildg. 17 — ausgeführt. Mit Ausnahme des Anschlusses an die obere Haltung steht das ganze Bauwerk allseitig frei, ist also jederzeit in allen Teilen zugänglich. Die statischen Verhältnisse werden außerdem dadurch sehr einfache.

Die seitlichen Kammerwände werden durch die Strebepfeiler und die Beckenböden in rechteckige Felder geteilt. Das untere hat im Mittel einen Wasserdruck von 15^{kg/cm} aufzunehmen. Die Wände sind zunächst mit einer Armierung nahe der äußeren Fläche berechnet. Es sind im unteren Mauerteil 10 Eisen auf 1^m von 13^{mm} Durchmesser in wagrechtem, 10 von 12^{mm} Durchmesser in senkrechtem Sinne eingelegt und es ergaben sich dann 1200^{kg/qcm} Zugspannung im Eisen, 10,9^{kg/qcm} Druckspannung im Beton. Es ist aber auch an der Innenfläche eine Armierung von je 10 Rundeisen auf 1^m von 12^{mm} Durchm. nach jeder Richtung hinzugefügt. Die Spannung im Eisen verringert sich dadurch auf 800^{kg/qcm}. Rechnerisch würden 30^{cm} Betonstärke in ganzer Schleusenhöhe ausreichen. Aus praktischen Rücksichten ist eine obere Stärke von 60^{cm} gewählt, die in Absätzen bis auf 1^m nach unten steigt.

An der unteren Stirnmauer hat der untere Rand den Wasserdruck des Tores aufzunehmen. Dem wirkt ein Betonträger von 3^m Höhe bei 40^{cm} Breite entgegen, in welchem oben 4 Rundeisen von je 25^{mm} Durchm., an der Zugseite 8 von je 34^{mm} eingelegt sind. Die Strebepfeiler und das Fundament werden am ungünstigsten belastet, wenn das eine mal die Schleuse voll und die Sparbecken bis auf den stets verbleibenden Rest leer sind, das andere mal bei leerer Schleuse und gefüllten Becken. Im ersteren Falle ergeben sich Pressungen von 8,6^{kg/qcm} auf den Beton, rd. 3^{kg/qcm} auf den Baugrund an den Außenkanten, im zweiten Falle steigt die Pressung an der Innenkante auf 15,2^{kg/qcm} auf den Beton, 3,38^{kg/qcm} auf den Erdboden. Die Mauern sind sämtlich auf den blauen Ton hinabgeführt, sodaß diese Belastung zulässig erscheint.

Die Schleusensohle ist aus Stampfbeton ohne Eiseneinlagen hergestellt. Für die Eisenbetonkonstruktion ist folgende Mischung gewählt: 300^{kg} Zement auf 0,8^{cbm} Kies (die Körner müssen einen Ring von 2,5 bis 3^{cm} Durchm. passieren können) auf 0,4^{cbm} Sand.

Die in gleicher Höhe rechts und links von der Kammer und hinter dem Oberhaupt angeordneten Becken bilden ein zusammenhängendes Sparbecken, da die Strebepfeiler durch Oeffnungen durchbrochen sind. Die Entleerung der Becken erfolgt durch je 4 mit Zylinderschütz verschlossene senkrechte Abfallschächte von 1,8^m Durchm., die an einen gemeinsamen wagrechten Umlaufkanal von 3^m Durchm. auf jeder Seite der Kammer angeschlossen sind, von welchem für jeden Schacht ein Stichkanal von 1,25^m Durchm. in die Schleusenkammer führt. Je 2 weitere, in gleicher Weise ausgebildete und an den Hauptkanal angeschlossene Schächte dienen zur Verbindung mit dem Ober- bzw. Unterwasser, um die oberste Schicht zur Füllung aus dem Oberwasser entnehmen bzw. die unterste nach dem Unterwasser ablassen zu können. Sämtliche Schütze werden von der Kraftzentrale aus elektrisch angetrieben.

Ueber die erforderliche Sparbeckengröße, die Wassertiefe in denselben und die notwendigen Entleerungsfristen werden folgende Berechnungen angestellt:

Bedeutet H die Gefällhöhe der Schleuse, a die größte nutzbare Höhe des Wasserstandes in den Sparbecken, n die Anzahl der Sparbecken, b die geringste Wasserhöhe, bei welcher die Sparbecken noch mit ausreichender Geschwindigkeit ihr Wasser in die Schleusenkammer laufen lassen, h die Gefällhöhe einer gewöhnlichen Kammerschleuse von gleichem Wasserverbrauch, so ist nach Barbet:

$$h = \frac{H + n(a + 2b)}{n + 1} \quad \text{und} \quad a = \frac{(n + 1)h - H - 2nb}{n}$$

Bedeutet ferner s die Oberfläche der Schleusenkammer, S diejenige aller Sparbecken zusammen, so besteht die Beziehung:

$$s(h - a - 2b) = a \cdot S.$$

H und s sind gegeben, n und h werden gewählt und zwar $n = 6$, $h = 3,73^m$. S ergibt sich aus den Konstruktionsmaßen, dann sind a und b zu berechnen. Es schwankt b zwischen 0,22—0,28^m, d. h. über dem oberen Beckenboden bleibt stets mindestens eine Wasserschicht von dieser Tiefe stehen. Die Wasserersparnis, die sich unter den gewählten Verhältnissen ergibt, stellt sich auf 79% gegenüber einer gewöhnlichen Schleuse von gleichem Hub.

Um aus den Sparbecken das Wasser den 4 Abfallschächten zuführen zu können, müssen die Strebepfeiler durchbrochen werden. Diese Durchbrechung ist im untersten Becken, um hier die Pfeiler nicht zu sehr zu schwächen, auf 1,80^m bemessen. Daraus ermittelt der Verfasser eine größte Abflußgeschwindigkeit des Wassers in diesem Becken zu 1,15^m. Die Durchbrechungen in den oberen Becken sind so bemessen, daß diese Geschwindigkeit nirgends überschritten wird.

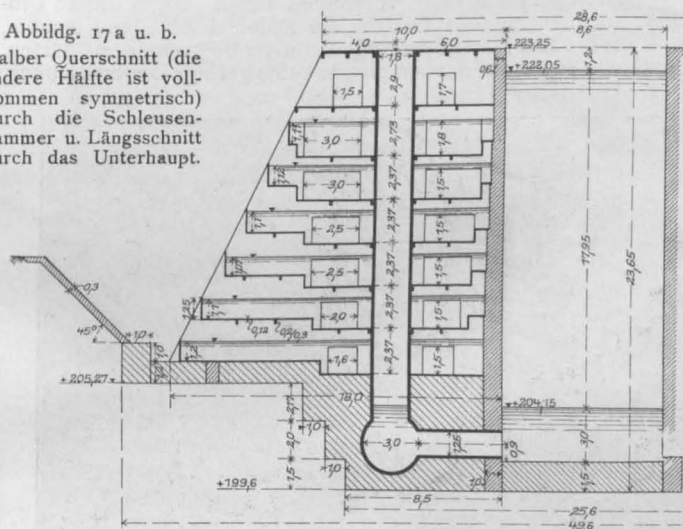
Die Zylinderschütze sind in Höhe der Becken-Fußböden angeordnet, stehen also bei Entleerung der Becken nur unter geringem Druck. Ihr Durchmesser ist zu 1,80^m gewählt, um die Füllungszeit möglichst abzukürzen. Die 4 Schütze zur Verbindung mit dem Ober- bzw. Unterwasser sind einfach, die anderen alle doppelt wirkend. Der Entwurf sieht entweder unmittelbaren elektrischen Antrieb oder Druckwasserantrieb mit elektrischer Steuerung vor. Die Schütze sollen mit 0,5^m/Sek. Geschwindigkeit gehoben werden. Für das Schütz sind dazu 3 P.S. erforderlich, also im Ganzen 4 · 3 = 12 P.S., da die 4 Schütze eines Beckens gleichzeitig gezogen werden. Für die Tore sind besondere Entwürfe nicht gemacht. Das untere soll als Hubtor, das obere als gewöhnliches Stemmtor ausgebildet werden. Für die Bewegung des unteren Tores mit 0,15^m/Sek. Geschwindigkeit sind 12 P.S. erforderlich. Da diese Bewegung aber nicht gleichzeitig erfolgt mit derjenigen der Schütze, so reichen im Ganzen 12 P.S. für eine Schleuse, also 24 P.S. für beide Schleusen zusammen, da diese ja gleichzeitig in Tätigkeit treten müssen, um nicht zuviel Zeit zu verlieren. Diese Kraft soll durch eine Turbinenanlage beschafft werden, die bei 80% Effekt der Motoren und Leitungen, 70% der Dynamo 43 P.S. leisten muß. Zur Sicherheit ist angenommen, daß nur 30^m Gefälle für die Turbine ausgenutzt werden können. Zur Unterstützung der Dynamomaschine und zum Betriebsausgleich ist ferner noch eine Akkumulatorenbatterie vorgesehen.

Falls die Zylinderschütze hydraulisch bewegt werden, ist dazu noch eine kleine 2 P.S. Turbine vorgesehen, welche das Druckwasser für die Akkumulatoren liefert. Beide Turbinen brauchen zusammen für eine Schließung 130^{cbm} Wasser, was gegenüber dem Wasserverbrauch der Schleusung selbst zur Füllung der letzten Schicht aus dem Oberwasser mit 663 · 3,73 = 2473^{cbm} überhaupt kaum inbetracht kommt.

Die Schließungszeit ermittelt sich für den Fall, daß sich 2 Schiffe begegnen, zu 20 Minuten, wovon entfallen: 3 Minuten auf das Heranziehen der Schiffe an das untere Tor und die Fortbewegung oben, 6 Minuten für Ein- und Ausfahren der Schiffe, 2 Minuten für Oeffnen und Schließen der Tore, 9 Minuten Füllung bzw. Entleerung der Schleuse. Da in derselben Zeit

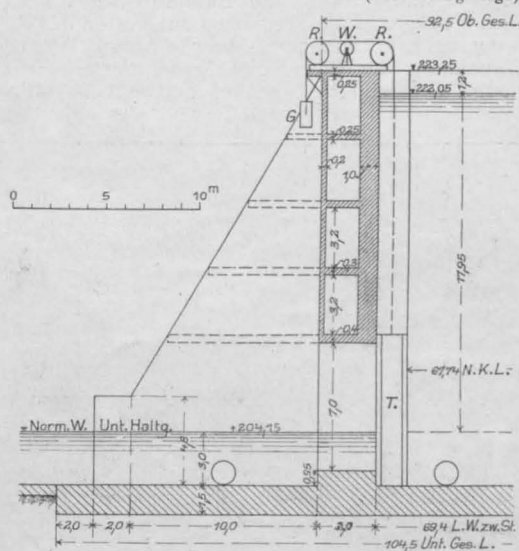
Bei der angenommenen Füllungs- und Entleerungszeit von 9 Minuten entstehen in der Schleusenkammer $0,76 \text{ m}^3/\text{Sek.}$ Geschwindigkeit für das Heben und Fallen des Wasserspiegels, das mit Rücksicht auf die zahlreichen auf die ganze Kammerlänge verteilten Ein- und Ausströmungs-Oeffnungen jedoch gleichmäßig erfolgen wird. Verfasser ist der Ansicht, daß sich eine Erhöhung des Durchmessers der Zylinderschütze unbedenklich auf 2 m erzielen lasse. Das ergäbe einen

Abbildg. 17 a u. b.
Halber Querschnitt (die andere Hälfte ist vollkommen symmetrisch) durch die Schleusenkammer u. Längsschnitt durch das Unterhaupt.



Die Gesamtkosten (nicht einbegriffen das Maschinen- und Schleusen-Wärterhaus) veranschlagt der Verfasser sehr niedrig auf 4,3 Mill. M., ohne jedoch hierfür einen besonderen Nachweis zu führen. Das gleiche gilt von den Betriebskosten, die nicht höher als die einer gewöhnlichen Schleuse geschätzt werden. —

(Fortsetzung folgt.)



Von Herm. Schwabe, Geh. Regierungsrat a. D.

Die in unserem südwestafrikanischen Schutzgebiet vorkommenden wichtigeren Bauten, der Hafen von Swakopmund, die Schmalspurbahn Swakopmund-Windhoek und insbesondere die Führung einer Eisenbahn durch die Wanderdünen von Lüderitz-

beruhen die Schwierigkeiten weniger in der Ausführung, welche in der Zeit vom September 1899 bis Frühjahr 1903 mit einem Kostenaufwande von rd. 2 Mill. M. durch den Reg.-Bmstr. Ortloff erfolgte, sondern darin, daß infolge der Dringlichkeit der Umstände eine Entscheidung über die Hafenanlage getroffen werden mußte, obgleich es an längeren Beobachtungen über die Meeresströmungen und Brandungsverhältnisse fehlte. Wenn nun auch mit Rücksicht auf die schon bei den Vorstudien aufgetretenen Besorgnisse einer Versandung von dem ursprünglichen Plan einer umfangreichen Hafenanlage mit, bis in die größeren Tiefen hinausgebauten, Molen und Wellenbrechern, d. h. eines gesicherten Liegeplatzes für größere Seeschiffe abgesehen und statt dessen vorerst auf die Herstellung eines Leichterhafens mit entsprechend kürzeren Molenbauten Bedacht genommen worden ist, so sind doch dessen ungeachtet Versandungen der Hafenanlage in viel größerem Umfange, als erwartet werden konnte, eingetreten. Insbesondere hat infolge der außergewöhnlich starken Regenperiode im Dezember 1903 und Januar 1904 der Swakopfluß große Sandmassen in die See herabgeführt, die sich am Kopf der Mole zu einer den kleinen Hafen bogenförmig umschließenden Barre ablagerten.

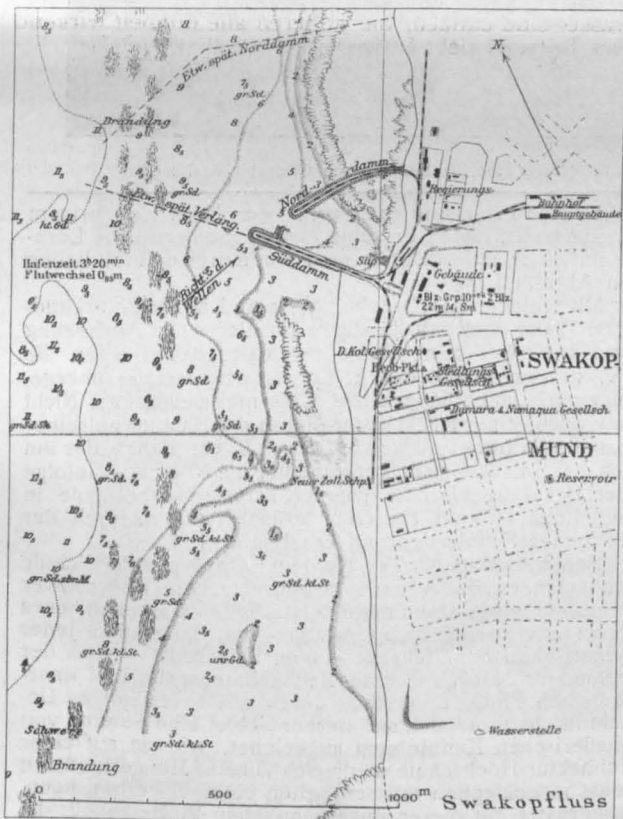
Dadurch sind die ohnedies schon vorhandenen Schwierigkeiten der Landungsverhältnisse auf das Äußerste vermehrt worden und haben bei dem durch die Beförderung von Truppen, Pferden, Vieh, Armeebedürfnissen und Eisenbahnmaterial außerordentlich gesteigerten Schiffsverkehr zu großen Verzögerungen in der Landung und sonstigen daraus entspringenden Nachteilen geführt.

Zur Beseitigung dieser Uebelstände sind folgende Maßnahmen für erforderlich erachtet worden:

1. Um die Zufahrt zur Mole wieder voll ausnutzen zu können, sollen 3 Dampfbagger alsbald beschafft werden.
2. Um bei einer etwaigen Betriebsstörung an der Molenanlage nicht das ganze Landungsgeschäft lahm zu legen, soll die alte, vor dem Bau der Mole benutzte, südlich gelegene Landungsstelle, an welcher auch jetzt noch Güter und Tiere gelandet werden können, durch Errichtung einer hölzernen Landungsbrücke und Anschüttung eines Wellenbrechers zum Schutz derselben zur Ermöglichung eines zweckmäßigen Betriebes dauernd gesichert werden.

3. Endlich soll eine bessere Ausnutzung des kleinen Hafenbeckens nördlich der Mole durch Verlängerung des Querarmes und durch Sprengung der im Hafenbecken vorhandenen Riffe ermöglicht werden.

Als erste Rate der erforderlichen Baukosten ist der Betrag von 2200000 M. gefordert.



bucht zeigen außergewöhnliche Schwierigkeiten und bieten deshalb besonderes Interesse.

1. Hafenanlage bei Swakopmund.

Was zunächst die Hafenanlage bei Swakopmund*) betrifft, deren Lageplan vorstehend wiedergegeben ist, so

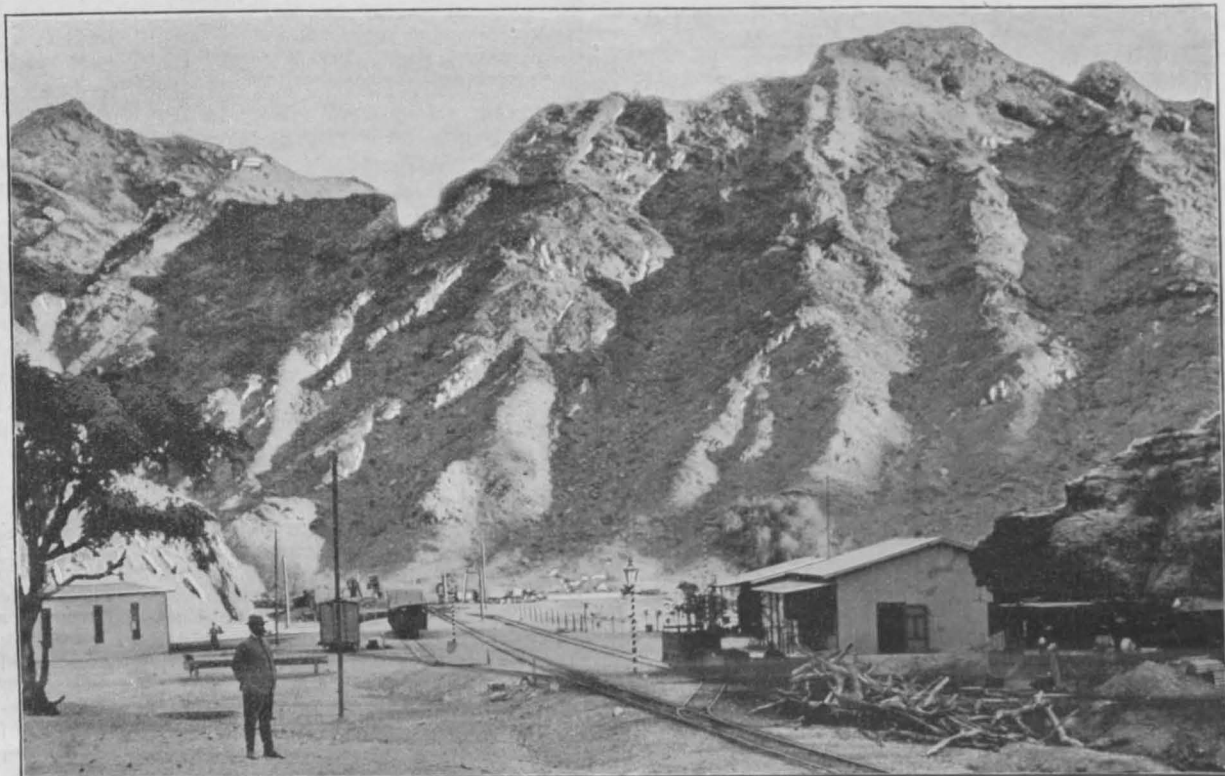
^{*)} Näheres siehe Zentralbl. d. Bauverwltg. Jahrg. 1900 No. 1.

2. Die Schmalspurbahn Swakopmund—Windhoek.

Als im Frühjahr 1897 die Verhandlungen zwischen der Kolonial-Abteilung und einem durch den Verfasser vertretenen Komitee inbetreff der Konzession für Anlage einer Schmalspurbahn (0,60 m Spurweite) von Swakopmund nach Windhoek dem Abschluß nahe waren und demnächst an die Ausführung der Vorarbeiten gegangen werden sollte, trat im Schutzgebiet plötzlich die Rinderpest in solchem Umfange auf, daß der Ochsenwagen-Verkehr mit der Küste gefährdet erschien, und infolgedessen die Kolonialabteilung beschloß, mit dem Bau der Bahn von Swakopmund durch die Namiebwüste bis zu den nächsten Weide- und Wasserplätzen auf Kosten des Reiches sofort vorzugehen. Demgemäß wurde Anfang August 1897 ein Kommando der Eisenbahnbrigade, bestehend aus 2 Leutnants, 1 Rechnungsbeamten und 7 Unteroffizieren,

nebst einer Anzahl von Lokomotiven und Wagen, sowie dem erforderlichen Oberbaumaterial nach Swakopmund mit dem Auftrage gesandt, mit 80 km Gleis in feldmäßiger und beschleunigter Ausführung die Namiebwüste zu durchqueren und einen Weide- und Lagerplatz zu erreichen, von wo aus die Weiterbeförderung der Frachten ins Innere durch Ochsenwagen erfolgen konnte.

Diese an sich schon ganz außergewöhnliche Aufgabe war um so schwieriger, als der bisher vorzugsweise benutzte Bayweg nach der Küste südlich des Swakopflusses führte, während die von der gewählten Bahnlinie durchschnitene Gegend nördlich des Swakop wenig bekannt war, und von derselben Geländeaufnahmen irgend welcher Art überhaupt nicht vorhanden waren. Unter diesen Umständen, und da man in der Kolonial-Abteilung glaubte, besondere Bauschwierigkeiten nicht befürchten zu dürfen, war es für das Baukommando keine geringe Ueberraschung,



Die deutsch-südwestafrikanische Eisenbahn unten im Khanfluß. (Nach einer Aufnahme von Oberst Gerding)

Leonhard Romeis.

Geboren den 13. Januar 1852, gestorben den 17. November 1904.

(Hierzu eine Bildbeilage und die Abbildungen auf S. 61.)

Was Du ererbt von Deinen Vätern hast,
Erwirb es um es zu besitzen.

Wenn jemals dieses Dichterwort auf das Schaffen und den Lebensgang eines Künstlers, eines Architekten paßt, dann kann es mit Recht geradezu ein Wegweiser für das Wirken des am 17. Nov. v. J. verstorbenen Architekten Leonhard Romeis genannt werden. War es diesem doch wie wenigen beschieden, sich so ganz „in den Geist der Zeiten zu versetzen“ und im Sinne irgend einer Zeit künstlerisch so zu schaffen, daß seine Werke vielfach wie die eines wiedererstandenen alten Meisters erschienen, der sich inbezug auf die praktischen Notwendigkeiten den Forderungen der Gegenwart anbequemt hat.

Romeis war am 13. Jan. 1854 zu Höchstädt an der Aisch, einem kleinen Städtchen im Kreise Oberfranken — bei Bamberg —, als einziges Kind eines ehrsam Schreinermeisters, geboren der sich auf der Wanderschaft, die ihn bis Paris führte, einen weiten Blick erworben hatte. Die künstlerischen Neigungen des Knaben äußerten sich schon während des Volksschulbesuches, als er seine freie Zeit vielfach auf Zeichnen und Modellieren verwendete; ein kunstverständiger Geistlicher wurde auf seine Begabung aufmerksam, gab ihm den ersten Zeichenunterricht und war auch Veranlassung, daß die Eltern sich entschlossen, den erst Fünfzehnjährigen nach München auf die Kunstgewerbeschule zu schicken. Mit nie rastendem Fleiß verfolgte er seine Studien, die ihm durch Zuwendung von Stipendien erleichtert wurden; daneben aber versäumte er nicht, den von der Volksschule mitgebrachten „Schul-

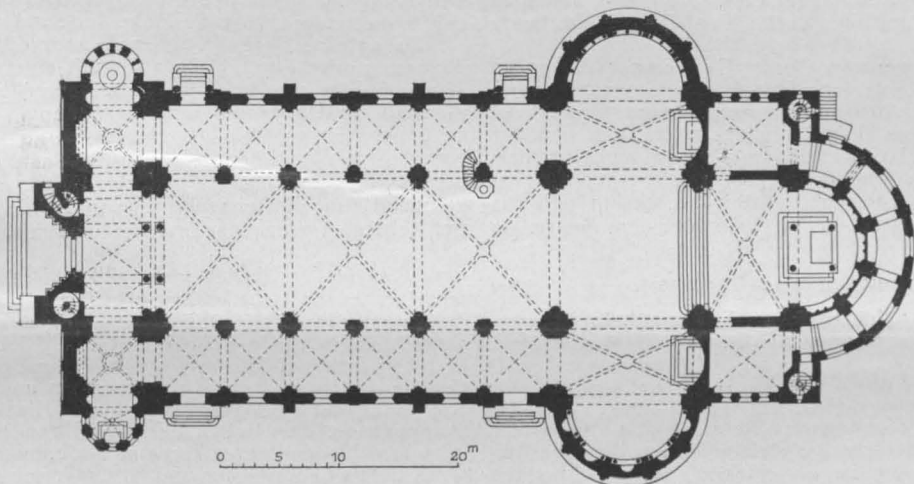
sack“ durch Privatstudien zu ergänzen. Nach vierjährigem Schulbesuch brachte er seine eigentliche berufliche Lernzeit mit einer anderthalbjährigen Studienreise durch Italien zum Abschluß.

Mit welcher Gewissenhaftigkeit und bei aller urkundlichen Treue doch selbständigen künstlerischen Auffassung Romeis hierbei seine Wege verfolgte, davon legen die z. T. in den Besitz der k. Kunstgewerbeschule übergebenen Studienblätter ein bedeutsames Zeugnis ab. Nicht lange nach seiner Rückkehr trat er in das Baubureau seines einstigen Lehrers, jetzigen Direktors E. von Lange, der ihn auch bald als Assistent verwendete, bis Romeis — infolge einer Berufung als Direktor der Kunstgewerbeschule in Magdeburg — zum Professor ernannt und dadurch der Münchener Schule dauernd erhalten wurde.

Sein unerwarteter Tod hat dem Lehrkörper der Schule eine schmerzliche Wunde beigebracht, die nur schwer vernarben wird. Denn dem Verstorbenen war eben jenes Gebiet anvertraut, das Ausgangs- und Endstation jedes bildnerischen Schaffens ist — oder sein sollte —, das der Architektur. Durch sichere Beobachtungsgabe und unermüdlichen Fleiß, unterstützt durch ein zuverlässiges Gedächtnis, hatte er sich auf diesem Gebiet eine Summe von künstlerischen Kenntnissen angeeignet, wie sie auf einer Architektur-Hochschule, wo die Schüler eine Menge unnützen Ballast mitschleppen müssen, selten einer erwerben kann. Ausgerüstet mit dieser ungewöhnlichen Vielseitigkeit, die ihn befähigte, in seiner Klasse gleichzeitig Aufgaben in den verschiedensten Stilarten lösen zu lassen, erfreute er sich stets einer hohen Schülerzahl; er hatte wirklich das Wesen der alten Stile erfaßt. Er suchte auch bei seinen Schülern das Verständnis dafür zu wecken und ihnen auf diesem Wege ein gutes Fundament zu verschaffen, das sie befähigen sollte, später allen Aufgaben der Praxis



Grundriß
und
Choransicht
der
St. Benno-Kirche
in München.



Architekt:
Leonh. Romeis,
weiland
Professor an der
kgl. Kunst-
gewerbeschule
in München.

gerecht zu werden; es wird schwerlich einer, der überhaupt von Hause aus das nötige geistige Werkzeug und den unerläßlichen Fleiß mitgebracht hatte, durch die hier geübte strenge Zucht daran gehindert worden sein, den im letzten Jahrzehnt eröffneten Pfaden zu folgen.

Romeis selbst verhielt sich zwar dem sogenannten modernen Stil gegenüber zurückhaltend; aber, wie seine Klasse bei der Schulausstellung des letzten Sommers gezeigt hat, nicht aus grundsätzlicher Antipathie, sondern nur, weil ihm die Ausschreitungen der Extremen — z. B. auf dem Gebiet der Innenausstattung, des Mobiliars usw. — als unreife Versuche nicht geeignet schienen, im Bereich seines Lehrauftrages eine Rolle zu spielen. Es waren schon in seiner frühesten Jugend durch die in der Werkstatt des Vaters gewonnenen Eindrücke jene Grundsätze der material- und technik-gerechten Formgebung in ihm zum Keimen gebracht worden, die sich später zur unwandelbaren Überzeugung entwickelten. Seine Verehrung der Werke unserer Voreltern wurzelte eben darin, daß er in ihnen die Uebereinstimmung zwischen Wesen und Erscheinung fand. Das war es auch, was ihm an den Werken Theodor Fischers, dessen kerndeutsches Kunstempfinden sich nur in anderer Weise äußert als bei Romeis, sympathisch berührte. Mit besonderer Vorliebe bewegte er sich auf dem Gebiet der Renaissance, aber ohne Einseitigkeit, hat er doch schon in Italien auch der Kunst des Mittelalters seine Aufmerksamkeit geschenkt.

Zweifellos waren die drei ersten selbständigen Bauten Romeis' — die Häuser von Bildhauer Anton Heß, Maler Eduard Grützner und Schriftsteller Dr. Georg Hirth — von bestimmendem Einfluß auf die eklektische Richtung, die der Künstler einschlug; denn bei diesen drei Häusern galt es, alte, bei Antiquaren oder sonstwo — namentlich in Tirol — erworbene Holzplafonds, Wandvertäfelungen,

Türen, Oefen, Gitter, Beschläge, Mobiliar aller Art usw., die Ernte jahrzehntelangen Sammlerfleißes, bei Neubauten bzw. Umbauten so unterzubringen, daß sie wie aus der Sache heraus geworden erschienen, so daß man sich des Zusammengetragenseins nicht bewußt wurde.

Auf diese Art bauen zu müssen, ist ja keineswegs das Ideal des Architekten; zu welch idealen Ergebnissen sie aber trotzdem führen kann, das hat u. a. Gabr. v. Seidl am neuen Nationalmuseum bewiesen, der in den kulturgeschichtlichen Sammlungen den gleichen Gedanken in anderem Maßstab ausgeführt zeigt. — Daß es sich bei den genannten drei Häusern hauptsächlich um Renaissancestücke handelte — seltener um spätgotische — entsprach den Neigungen der Zeit — Anfang der 80er Jahre; der intimen Beschäftigung mit diesen Stücken verdankte Romeis nicht nur seine genaue Kenntnis der alten Arbeitsweisen, sondern auch die unbegrenzte Zuneigung zu „unserer Väter Werke“. Die deutsche Renaissance war ihm dadurch an's Herz gewachsen und er hat sie bei seinen zahlreichen späteren Wohnungsbauten fast ausschließlich in immer ausgereifterer Form zur Anwendung gebracht. Sein bedeutendstes Wohngebäude ist der „Edelsitz“ des Freiherrn v. Liebig, von dem wir auf der nächsten Bildbeilage eine Abbildung bringen; der vor wenigen Monaten verstorbene Bauherr hat das schloßartige Gebäude der Stadt Frankfurt zu Museumszwecken vermacht. Es wird also — nach dem Ableben der unmittelbaren Erbin — dereinst der Öffentlichkeit zugänglich werden und so stets Kunde geben von der Höhe, auf die sich ein mehr eklektisch schaffender Künstler zu erheben vermochte. In der Innenausstattung des Baues kommt das noch weit deutlicher zum Ausdruck, ähnlich wie im Schloß Matzen des Freiherrn v. Lipperheide bei Brixlegg, dessen Inneneinrichtung im Wesentlichen Romeis' Werk ist. —

(Schluß folgt.)

etwa 60 km von Swakopmund entfernt, auf die tiefe Felschlucht des Khanflusses zu stoßen, dessen Uebergang selbst als Provisorium nur unter Anwendung außergewöhnlicher Hilfsmittel möglich war. Da nämlich ein anderer Uebergang über den Khanfluß nur bei einer weiten, mit einem großen Umwege verbundenen Ausbiegung nach Norden gefunden werden konnte, und die in das Bett des Khanflusses führenden Schluchten keine Gelegenheit zu einer Längsentwicklung boten, so hat man den Ausweg getroffen, für den Abstieg ein Gefälle von 1:35 zu wählen, diese Linie sogar mehrere Kilometer im Flußbett entlang zu führen, weil sich dem Abstiege gegenüber kein geeigneter Aufstieg fand, und das nördliche Ufer mit einer 4 km langen Steigung 1:20 zu erklimmen. Da bei dieser der Grenze zwischen Adhäsions- und Zahnradbahn sich nähernden Steigung die von einer Doppellokomotive beförderten, aus 8 Wagen zu 5 t bestehenden Züge viermal geteilt werden müssen, dadurch der Betrieb außerordentlich erschwert und die Leistungsfähigkeit der Bahn in hohem Grade beschränkt wird, so ist eine baldige Beseitigung dieses provisorischen Zustandes nicht zu umgehen.

Wenn auch erst aufgrund eingehender Vorarbeiten ein sicheres Urteil über die zweckmäßigste Lösung dieser schwierigen Aufgabe gewonnen werden kann, so läßt doch die umstehende Abbildung erkennen, daß durch Anlage von Spitzkehren an den Steilufern des Khanflusses die Verbesserung der Steigungsverhältnisse von 1:20 auf 1:40 am leichtesten zu erreichen sein dürfte.

3. Die Bahn von Lüderitzbucht ins Innere.

Es beruht auf einer besonderen Ungunst der Verhältnisse, daß Lüderitzbucht, der einzige gute Hafen unseres südwestafrikanischen Schutzgebietes, durch eine kaum zu passierende Wanderdünenstrecke von dem Hinterlande getrennt ist.

Nach Mitteilungen von Oberst Gerding, welcher im Auftrage der Kolonialverwaltung die Umgegend von Lüderitzbucht einer örtlichen Prüfung unterzogen hat, ist das Hinterland dieses Hafens ein derartiges, daß sich der Ausführung einer Bahnverbindung, wenn nicht unüberwindliche, so doch erhebliche Schwierigkeiten entgegenstellen. Von der Küste stetig ansteigend, erhebt sich das Gelände bald zu beträchtlicher Höhe über dem Meere. In

Mitteilungen aus Vereinen.

Mittelrh. Arch.- u. Ing.-Verein zu Darmstadt. Im Vereinsjahr 1904 fand die erste ord. Winterversammlung am 11. Jan. im neuen Hörsaal des elektrotechnischen Institutes der Technischen Hochschule statt, woselbst der Architekt des Neubaus, Hr. Pützer, die nötigen Erläuterungen gab. Die Planung des Neubaus bot besondere Schwierigkeiten, da derselbe sich zwischen die zwei bestehenden Institutsbauten einschieben mußte, ohne den letzteren zu viel Licht wegzunehmen. Außer der Beschränktheit der Baustelle war auch Rücksicht auf eine einheitliche Wirkung der künftigen Gesamtfassade zu nehmen, wobei ein Höhenunterschied in den Geschossen der Institutsbauten von fast 1 m durch den neuen Zwischenbau zu vermitteln war. Der Architekt hat diesen Forderungen, insbesondere durch Einfügung eines Turmbaus, in glücklicher Weise Rechnung getragen und auch die Grundrißanlage zweckmäßig gestaltet. Die Ausstattung ist einfach; auf den Hauptraum, den etwa 300 Hörer fassenden Saal, ist der Schwerpunkt der künstlerischen Ausbildung gelegt und es ist da mit verhältnismäßig einfachen Mitteln eine vornehme Innenwirkung erzielt. Hr. Kranz, der mit der Bauleitung betraute Beamte, fügte einige Mitteilungen über Einzelheiten der Bauausführung, Konstruktion usw. hinzu, während Hr. Schöberl die neuen maschinellen Einrichtungen und Apparate vorführte. Ein Rundgang durch die übrigen Räumlichkeiten des Neubaus machte den Schluß, wobei der Vorsitzende, Hr. Imroth, dem Architekten und dem Instituts-Vorstand, Hrn. Geh. Rat Dr. Kittler, den Dank des Vereines aussprach. —

Die zweite Winterversammlung am 25. Jan. 1904 wurde mit einer geschäftlichen Mitteilung des Vorsitzenden betr. Beteiligung von Vereinsmitgliedern an der Denkmalpflege und einer Anregung des Hrn. Has wegen Einführung einer Bestimmung in die Honorarnorm über das Eigentumsrecht an Bauplänen eröffnet. Sodann hielt Hr. Rudolph an Hand ausführlicher Zeichnungen einen Vortrag über „Das neue Gaswerk der Stadt Darmstadt“, welches im April 1901 im Bau begonnen und schon im Herbst 1902 dem Betrieb übergeben wurde. Als höchste Jahresleistung für das Gaswerk ist eine Menge von 15 Mill. cbm oder eine größte Tagesleistung von 75 000 cbm zu Grunde gelegt, wobei ein jährlicher Gasverbrauch von 100 cbm für den Kopf angenommen wurde. Gegenwärtig werden für

steilen, zerrissenen und jeder Vegetation entbehrenden Kuppen tritt überall der Granit zu Tage, und zwischen diesen Kuppen lagert in ewiger Bewegung der fliegende Sand, welcher, beim leisesten Windstoß aufgewirbelt, die Luft in feinen Wolken durchzieht, in die Poren der Haut eindringt und die Augen schmerzen macht.

Mühsam suchen zwischen diesen wandernden Sanddünen die Ochsenwagen neue Wege; denn der Weg, welcher, wie die frischen Ochsen Spuren zeigen, noch vor wenigen Tagen benutzt werden konnte, wird heute durch mächtige Sanddünen, welche eine Höhe bis zu 40 m und mehr erreichen, gesperrt. Einer unbedeckten Eisenbahn würde es daher ebenso gehen. Ungefähr 16—17 km von der Küste entfernt hören allerdings die fliegenden Dünen auf; aber auch dann noch erschweren die andauernden starken Steigungen und eine vollkommen wasserlose Einöde den Bau und Betrieb einer Bahn außerordentlich.

Nun sind zwar durch die von der Regierung angelegten Wasserstellen, Ukamas, am Rande der Sanddünen, und durch die von der Deutschen Kolonial-Gesellschaft erfolgte Aufstellung eines Dampfkondensators in Lüderitzbucht, die Schwierigkeiten für die Frachtfahrer bedeutend geringere geworden, aber auch heute geht ein immer noch verhältnismäßig hoher Prozentsatz der den Bayweg passierenden Ochsen zugrunde.

Aus dem Vorstehenden ist ersichtlich, daß die Anlage einer Bahn von Lüderitzbucht ins Innere (die Entfernung von Lüderitzbucht nach Keetmanshop beträgt etwa 315 km) in erster Reihe davon abhängt, in welcher Weise und mit welchem Kostenaufwande die Durchführung der Bahn durch die Wanderdünen möglich ist. Die Beantwortung dieser Frage kann jedoch erst aufgrund eingehender Vorarbeiten und längerer Beobachtungen über die Ausdehnung und insbesondere über die Höhe der Sandwellen erfolgen.

Da an eine Befestigung der Wanderdünen durch Anpflanzung oder durch Bedeckung mit einer Mischung von Ton und Kies wie bei der Flugsandstrecke auf dem Palmirapaß der Guayaquil-Quito-Eisenbahn in Ecuador nicht zu denken ist, und da bei dem überaus geringen Verkehr jede kostspielige Lösung, wie die Anlage eines Tunnels, oder einer oberirdischen gedeckten Bahn ausgeschlossen erscheint, so dürfte wohl nur noch die Anlage einer Schwebebahn oder einer Drahtseilbahn infrage kommen. —

den Kopf 60 cbm jährlich verbraucht. Das Werk ist ganz nach modernen Grundsätzen erbaut und hat vollkommen maschinelle Materialförderung erhalten; auch ist in seinen Einrichtungen für die Sicherheit und Wohlfahrt der Arbeiter in auskömmlichster Weise Rechnung getragen. Unter den Gebäuden sind das Kohlenmagazin und Ofenhaus, das Apparate- und Reinigerhaus, die elektrische Zentrale mit Pumpenhaus, die Gasbehälter, das Uhren- und Reglerhaus zu unterscheiden; hierzu kommen Maschinenhaus, Betriebswerkstätten, Laboratorien und Wohlfahrtseinrichtungen. Die Kosten des Werkes waren zu 2,7 Mill. M. veranschlagt, die Geländekosten betrugen 137 000 M. Bei dem Bau ist in ausgedehnter Weise von Betonkonstruktionen Gebrauch gemacht.

Im Anschluß an den Vortrag fand am 30. Jan. 1904 eine Besichtigung des neuen Gaswerkes statt, wobei der ganze Gasgewinnungsprozeß praktisch vorgeführt wurde, so das Heranholen, Brechen, Heben und Verteilen der Kohlen, die Anlage der Gasöfen, ihre Beschickung und Entleerung, das Ablöschen der ausgegasteten Kohle, das Fortbringen des Koks; ferner die Abführung des Gases, die Ausscheidung der Kondensationsprodukte, endlich die Ableitung in das Stadtnetz. Besichtigung und Vortrag waren zahlreich besucht und gaben dem Vorsitzenden Veranlassung, dem Bauleitenden, Hrn. Rudolph, für die klaren und lehrreichen Vorführungen lebhaft Anerkennung auszusprechen.

Der von dem Großh. Justizministerium ausgeschriebene Wettbewerb für die Erbauung eines Justizgebäudes mit Provinzialarresthaus in Mainz, dessen Pläne für kurze Zeit in Darmstadt ausgestellt waren, gab Veranlassung zu der am 6. Febr. 1904 abgehaltenen dritten ordentlichen Winterversammlung. Die Erläuterung der Pläne hatte Hr. Klingelhöffer übernommen. Dem Wettbewerb war eine im Ministerium ausgearbeitete Grundrißlösung beigegeben, von welcher von den Planverfertignern nur wenig abgewichen wurde. Der Schwerpunkt des Wettbewerbes lag eben in der Lösung der künstlerischen Seite der Aufgabe. Die Ausführung des Baues ist Hrn. Bonatz in Stuttgart, dem der Reg.-Bmstr. Beck beigegeben wurde, übertragen.

Im Verfolg einer Einladung des „Goethebundes“ hörten die Mitglieder am 22. Febr. einen Vortrag ihres Mitgliedes Hrn. Walbe, „Ueber das deutsche Bauernhaus“. Der sehr interessante Vortrag wurde durch Vorführung zahlreicher Lichtbilder von typischen Anlagen alter Bauernhäuser in wirksamer Weise unterstützt.

Der Vortragende wies auf den Wert, den das Studium der Anlage und Formen des deutschen Bauernhauses für Forscher und Architekten in neuerer Zeit gewonnen habe, hin. Im Bauernhaus seien reine Zweckmäßigkeit und künstlerische Wahrheit vereinigt und in seinen Grundformen auch noch erhalten. Jedes Holz am Haus habe einen konstruktiven Zweck, dem sich die künstlerische Ausbildung harmonisch beifüge. Redner beschrieb die 3 Haupttypen, das niederdeutsche oder sächsische, das mitteldeutsche oder fränkische und endlich das oberdeutsche (Schweizer-) Haus nach ihren Kennzeichen und Abarten und sprach die Hoffnung aus, daß das allgemeine Interesse sich diesen Schöpfungen heimatischer Kunst mehr zuwende und bei Neubauten der Gegenwart an die alte Ueberlieferung wieder angeknüpft werde.

In der IV. ord. Versammlung am 7. März machte Hr. Zeller einige Mitteilungen über die von ihm verfaßte Denkschrift über „Die Stiftskirche St. Peter zu Wimpfen i. Tal. Das Werk behandelt in eingehender Weise dieses hervorragende hessische Baudenkmal, welches durch die in jüngster Zeit durchgeführte planvolle Wiederherstellung die Aufmerksamkeit der Kunst- und Bauverständigen erneut auf sich gelenkt hat. Der Verfasser, der seit dem Jahre 1900 mit der Bauleitung für die Wiederherstellung betraut war und sich dieser Aufgabe mit großem Erfolge unterzogen hat, gibt in seiner auf genauester Kenntnis des Bauwerkes beruhenden Darstellung eine Geschichte desselben von der frühesten Zeit bis in die Gegenwart. Von dem ursprünglichen, von Adamy und Ed. Wagner aufgedeckten und näher beschriebenen romanischen Zentralbau (Ende des 10. Jahrhunderts) ausgehend, beschreibt Zeller die frühgotische, 1269 begonnene Kirche St. Peter nebst Kreuzgang, ihre vermutlichen Baumeister und ihre weitere Entwicklung in den Bauperioden des folgenden Jahrhunderts; darauf folgen Mitteilungen über die Bauausführung, die mitbeteiligten Künstler (Geiges in Freiburg und Knaisch in Stuttgart), eine Abhandlung über die Glasgemälde usw. Zahlreiche vortrefflich gezeichnete Darstellungen im Text und besonders Tafeln sowie photographische Abbildungen sind beigegeben, die in ihrer Vollständigkeit dem Werk einen erhöhten Wert verleihen. Im Anschluß daran besprach Hr. Hofmann die hingebungsvolle Tätigkeit des Bauleiters bei dieser Wiederherstellung, während der Vorsitzende, Hr. Imroth, dem prächtigen Werke weitgehende Verbreitung im Interesse seines Verfassers wünschte. —

Die V. ord. Versammlung am 28. März bot durch die darin gebotenen Mitteilungen des Hrn. Paul über neuere Hochbauten im Geschäftsbereich des Großherz. Finanzministeriums besonderes Interesse. Nachdem Redner das den inrede stehenden und ähnlichen Bauten allgemein zugrunde gelegte Bauprogramm näher besprochen hatte, ging er auf die einzelnen Beispiele, die in reicher Auswahl durch Ansichten, Schnitte, Grundrisse, Photographien usw. erläutert wurden, ein und berührte die für jedes Gebäude inbetracht kommenden Gesichtspunkte der Planung, Formgebung und Bauausführung, woraus sich die Sorgfalt, die der individuellen Behandlung der Entwürfe zuteil wurde, wohl ermaßen ließ. Die Besprechung betraf vornehmlich Gebäude für die Steuer- und für die Bauverwaltung, 2 Oberförstereien und das Gebäude der Landeslotterie-Direktion. Die Ausführungen waren von alldem Beifall begleitet, was der Vorsitzende, der den Anteil des Redners an dem guten Gelingen der Bauten gebührend würdigte, mit Befriedigung feststellte.

Die 40. Hauptversammlung des Vereins fand am 25. Juni in Wiesbaden unter starker Beteiligung statt. Nach Begrüßung der Auswärtigen im Ratskeller durch Hrn. Saran wurden das kgl. Schloß, die Töcherschule Genzmer's sowie dessen prunkvoller Foyerbau, woselbst der Wiesbadener Ortsverein den Teilnehmern ein solennes Gabelfrühstück spendete, besichtigt. Um 3 Uhr fand die Hauptversammlung statt. Der Vorsitzende, Hr. Imroth, gab nach kurzer Begrüßung dem anwesenden Architekten Prof. Fr. v. Thiersch aus München das Wort zu seinen Ausführungen über den „Neubau des Kurhauses für Wiesbaden“. Der Entwurf, dessen Ausführung die Niederlegung des kunsthistorisch nicht uninteressanten alten Kurhauses bedingt und die Bausumme von 3 Mill. M. erfordert, wurde in allen seinen Einzelheiten durch Wort und Bild vortrefflich beleuchtet und fand allgemeine Anerkennung. Hierauf erstattete Hr. Petri in Wiesbaden in großen Zügen Bericht über den Bahnhofumbau, die neuen Eisenbahnanlagen und die damit zusammenhängenden Aenderungen des Bebauungsplanes in und bei Wiesbaden. Die Bauten werden z. Zt. mit einem Kostenaufwand von zus. über 17 000 000 M. erbaut. Der Vorsitzende dankte den Vorrednern für ihre sehr beifällig aufgenommenen Darlegungen. Im darauffolgenden geschäftlichen Teil wurden die Hrn. Frobenius, Petri und Reinhardt zu

Ausschußmitgliedern und als Ort der nächstjährigen Haupt-Wanderversammlung wurde Mainz gewählt. Um 5 Uhr fand gemeinschaftliches Mahl im Kurhaus statt, das, durch launige Reden und Ansprachen der Hrn. Imroth, Saran, Hofmann und Thiersch gewürzt, die Teilnehmer erst spät von dem gastlichen Wiesbaden scheiden ließ.

Die Winterveranstaltungen des Vereins wurden mit der VI. ord. Versammlung am 17. Okt. 1904 wieder begonnen. Der Vorsitzende machte zuerst die ihm angezeigte Gründung eines „Vereins Darmstädter Privataritekten“ bekannt und erwähnte sodann in warmen Worten die Verdienste des sehr verdienten, nach Straßburg versetzten Vereinsmitgliedes Hrn. Schild. Hierauf erstattete Hr. Schmick Bericht über die Verhandlungen der Abgeordneten-Versammlung in Düsseldorf am 9. u. 10. Sept., der er als Vertreter des Vereins angewohnt hat. Da hierüber an anderer Stelle dieses Blattes bereits ausführlich berichtet ist, kann von einem Eingehen auf die im übrigen sehr fesselnden Ausführungen des Redners, welcher den Verein dort in bester Weise vertrat, abgesehen werden.

In der VII. ord. Versammlung am 31. Okt. machte Hr. Frenay eingehende Mitteilungen über die Erweiterungsbauten des Darmstädter städtischen Krankenhauses. Nach den Ausführungen des Redners ließen die städtischen, überwiegend finanziellen Interessen einen Erweiterungsbau des bestehenden Krankenhauses, nicht einen vollständigen Neubau für geboten erscheinen. Hieraus ergab sich von vornherein eine gewisse Beschränkung in gewissen Punkten, die der Planung einige Schwierigkeiten bot, einer befriedigenden Lösung aber, wie die ausgestellten Pläne zeigten, nicht hinderlich war. Die Kosten der Neuanlage erfordern 1,3 Mill. M. Die Neubauten gliedern sich in einen großen, fünfgeschossigen Anbau an den bestehenden Hauptbau, sowie mehrere freistehende Bauten, so das Isoliergebäude, das Irrengebäude, das Leichenhaus, ferner die Erweiterung des Wirtschaftsgebäudes. Die Architektur ist in einfachen aber gefälligen Firmen geplant.

Den Schluß der vorjährigen Wintervorträge bildeten die Mitteilungen des Hrn. Krauß in der VIII. ord. Versammlung am 14. Nov. über das Auerbacher Schloß. Im Anschluß an eine im Jahre 1902 auch unter Zuziehung B. Ebhardt's in Berlin vorgenommene amtliche Burgenbesichtigung war der Wunsch, eine würdige Erhaltung und Sicherung dieser bedeutenden Auerbacher Burganlage zu gewährleisten, laut geworden und der Vortragende mit den Vorarbeiten, zunächst der genauen Aufnahme, wobei ein Architekt Ebhardt's mitwirkte, betraut. Die Aufnahme wurde im Winter 1903/4 aufgetragen und gab auch über die ursprüngliche Anlage wertvolle Aufschlüsse. Die Arbeiten an der Schloßruine selbst bewegten sich seither in dem vorgezeichneten Rahmen der Erhaltung und Sicherung des Bestehenden und werden im Jahre 1905 in derselben Weise fortgesetzt werden. Redner schloß seine Ausführungen mit dem Wunsche, daß die Burgenkunde sich immer mehr Freunde erwerben möchte; die Bestrebungen der Naturfreunde und der Burgenfreunde ließen sich bei gegenseitigem Willen wohl vereinigen. Seither sei bei Herstellungen alter Burgen zu sehr auf das touristische Moment Wert gelegt worden; es sei daher die Forderung nur billig, daß auch das kunst- und bausgeschichtliche Moment in seinem Rechte nicht zu kurz komme.

Am 3. Dez. 1904 fand die 41. Hauptversammlung des Vereins in Darmstadt statt und begann bei einer Beteiligung von über 50 Damen und Herren mit der Besichtigung des neuen Kraftwerkes und Maschinen-Laboratoriums der Technischen Hochschule. Der Architekt des Baues, Hr. Wickop, gab die erforderlichen Erläuterungen über Plan und Ausführung dieses imposanten Neubaus, sodann führten die Hrn. Gutermuth und Pfarr die Teilnehmer durch das Gebäude, erläuterten die aufgestellten Maschinen und wiesen deren Wert als Versuchs- und Studienobjekte für Professoren und Studierende durch mehrere Versuche nach. Nach der sehr anregend verlaufenen Besichtigung fand um 1/2 6 Uhr der geschäftliche Teil der Versammlung statt, in der der Vorsitzende, Hr. Imroth, Bericht über die Vereinstätigkeit und Hr. Schmick Rechnung ablegte. Sodann wurde zur Wahl neuer Vorstandsmitglieder anstelle der Ausscheidenden geschritten. Wiedergewählt wurden die Hrn. Wengeler und Schmick. Anstelle der satzungsgemäß nicht wieder wählbaren Hrn. Imroth und Wagner und des um Enthebung eingekommenen Hrn. Jäger wurden die Hrn. Coulman, Has und Walbe gewählt. Zum Vorsitzenden für das nächste Jahr wurde hierauf Hr. Schmick gewählt, der die Wahl dankend annahm. Der Versammlung schloß sich ein gemeinschaftliches Essen mit Damen im Bahnhof-Hotel an, wobei der neue Vorsitzende dem scheidenden Hrn. Imroth den Dank des Vereins für seine erfolgreiche Tätigkeit aussprach. —

H. Wagner.

Totenschau.

Prof. Dr. Guido Hauck †. Am 26. v. M. verstarb nach längerem schweren Leiden im 60. Lebensjahre der Geh. Reg.-Rat Dr. Hauck, Professor an der Abteilung für Allgemeine Wissenschaften der Technischen Hochschule zu Berlin-Charlottenburg, ein Mann, in dessen Geistesbildung die scheinbar sich entgegenstehenden Eigenschaften eines scharfen, mathematisch geschulten Denkens und eines feinen und warmen künstlerischen Empfindens eine seltene Vereinigung bildeten. Hauck wurde 1845 zu Heilbronn geboren, studierte in Tübingen Mathematik und Naturwissenschaften, und habilitierte sich dort nach praktischer Ausübung des Lehrerberufes später als Privatdozent. Im Jahre 1879 wurde er als Professor der darstellenden Geometrie nach Berlin an die Bauakademie berufen und hat dieser Anstalt bzw. der aus ihr und der Gewerbeschule später gebildeten Technischen Hochschule bis zu seinem Tode angehört. Mehrfach wurde er zum Rektor der letzteren gewählt, zum ersten Male bei der Uebersiedelung der Hochschule nach Charlottenburg i. J. 1884/85.

Die wissenschaftliche Tätigkeit Hauck's liegt nur zum Teil auf dem mathematischen Gebiet. Zahlreiche Aufsätze dieses Inhaltes finden sich in mathematischen und technischen Zeitschriften. Ein Lehrbuch der Stereometrie und ein Übungsbuch der Projektionslehre sind die größeren Arbeiten dieser Art. Mit Vorliebe aber wandte sich Hauck solchen Aufgaben zu, die seiner besonderen Befähigung und Neigung nach der künstlerischen Richtung entsprachen. Die erste, schon 1879 von ihm veröffentlichte Arbeit dieser Art ist ein Werk über „Subjektive Perspektive und die horizontalen Kurvaturen des dorischen Stiles“, ein späteres, aus dem reiferen Mannesalter über „Die Lehre von der malerischen Perspektive“. Seine Antrittsrede bei der Eröffnung der Technischen Hochschule in Charlottenburg behandelte das Thema „Ueber die Grenzen zwischen Malerei und Plastik und die Gesetze des Reliefs“, und in einer Schrift über „Die Stellung der Mathematik zur Kunst und Wissenschaft“ drückt sich wohl am schärfsten die Eigenart seines persönlichen Denkens und Empfindens aus.

Ganz dem ästhetischen Gebiete angehörig ist die 1881 veröffentlichte Schrift Haucks „Zur Ehrenrettung von Arnold Böcklins Gefilde der Seligen“, welche ihn auch außerhalb der Grenzen der Technischen Hochschule und der wissenschaftlichen Kreise bekannt gemacht und ihm 1886 einen persönlichen Dankbesuch des Meisters eingebracht hat. Gegen die Kritik Reichenspergers sich wendend, verteidigte er den künstlerischen Wert und den poetischen Gehalt dieses Bildes, in geistvoller Weise eine Parallele ziehend zum 2. Akt, II. T. von Goethes „Faust“.

Die Technische Hochschule verliert in dem Dahingegangenen einen hervorragenden und beliebten Lehrer, der nicht so leicht zu ersetzen sein wird, da seine besondere Begabung ihn für das ihm übertragene Lehrgebiet gerade an einer Technischen Hochschule besonders befähigen mußte. —

Fr. E.

Wettbewerbe.

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für ein neues Rathaus in Werdau i. S. wird vom Stadtrat von Werdau für Architekten deutscher Reichsangehörigkeit zum 31. Mai 1905 erlassen. Es gelangen 3 Preise von 2500, 1500 und 1000 M. zur Verteilung; ein Ankauf nicht preisgekrönter Arbeiten für je 500 M. ist vorbehalten. Die Gesamtsumme der Preise kann auch in anderen Abstufungen verteilt werden. Dem Preisgericht gehören als Architekten an die Hrn. Brt. Prof. Alw. Gottschaldt in Chemnitz, Brt. Prof. H. Licht in Leipzig, Bmstr. A. Höffner in Dresden, sowie Stadtbauinsp. Rob. Müller in Werdau. Unterlagen gegen 3 M., die nach Einreichung eines Entwurfes zurückerstattet werden, durch das Stadtbauamt in Werdau.

Mit einer Gesamtsumme von 250000 M. soll am Marktplatz in Werdau ein auf 3 Seiten freiliegendes Rathaus nach näherem Raumprogramm und unter Freigabe des Stiles errichtet werden. Am Aeußeren ist für die Gliederungen in sparsamer Weise Sandstein anzunehmen. Die Zeichnungen sind 1:200 verlangt, eine Marktansicht 1:100. Eine perspektivische Ansicht soll Rechenschaft über die Gruppierung des Gebäudes über Eck geben. Der kubische Einheitspreis mit 15 M. ist etwas knapp, aber ausreichend, da das Rathaus einer kleineren Stadt nicht notwendig ein Prunkbau sein muß. Eine Zusicherung bezüglich der Uebertragung der Ausführung wird den Bewerbern nicht gemacht, auch erklärt sich der Stadtrat von Werdau nicht verpflichtet, den Bau nach einem der preisgekrönten Entwürfe zur Ausführung zu bringen. Auf dem Lageplan, der dem Wettbewerb zugrunde liegt, sind in der Umgebung des neuen Rathauses umfangreiche Straßenregulierungen geplant. Es soll der Hobel angesetzt und alle die kleinen Unregelmäßigkeiten, die den Straßen das malerische Leben verleihen, gleich gehobelt und dabei die Straßenkreuzungen an allen 4 Winkeln hübsch mit gebrochenen Ecken versehen werden. Man möge sich das noch einmal reiflich überlegen, damit nicht durch eine schematische Behandlung Geld und Reiz zum Städtchen hinausfliegen. —

Ein Preisausschreiben zur Erlangung von Skizzen für ein „Lutherhaus“ auf dem Lutherplatze in Plauen i. V. wird vom Vorstand der Luthergemeinde daselbst zum 27. März d. J. für Architekten deutscher Reichsangehörigkeit erlassen. Die nicht sehr reichlich bemessenen Preise betragen 500, 250 und 150 M. und können auch in anderer als in dieser Abstufung verteilt werden. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für 50 (!) M. ist vorbehalten. In dem 7-gliedrigen Preisgericht befinden sich die Architekten (Brt. Zeissig in Leipzig, Brt. Hempel und Arch. Lehn in Plauen) in der Minderzahl. Unterlagen gegen 3 M., die zurück erstattet werden, durch die Kirchnerei der Luthergemeinde in Plauen, Klösterlein 2. Wenn auch hieraus schon zu ersehen ist, daß trotz des Interesses, welches die Aufgabe an sich bietet, eine Beteiligung kaum empfohlen werden kann, so wollen wir doch mit dem endgültigen Urteil bis nach Einsicht der Unterlagen zurückhalten. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für den Neubau des Hauses der Wiener Handels- und Gewerbekammer erhielt den I. Preis Hr. Arch. Alois Augenfeld, den II. Preis Hr. Arch. Hans Schneider und den III. Preis Hr. Ob.-Brt. Ludw. Baumann, sämtlich in Wien. Die Entwürfe, „Videant consules“ und „Concordia“ wurden zum Ankauf empfohlen. —

Bei dem Wettbewerb des Verbandes Akadem. Arch.-Vereine deutscher Sprache für das Jahr 1904 wurden folgenden Hrn. Auszeichnungen verliehen: I. Preis Hrn. R. Götz, stud. arch. in Karlsruhe; II. Preis Hrn. Max v. Zeerleder, cand. arch. in Zürich; III. Preis Hrn. Fritz Freise, cand. arch. in Braunschweig; eine Belobung erhielt Hr. Paul Thielemann, stud. arch. in Braunschweig. —

Wettbewerb Kurbauten Teplitz-Schönau. Das Preisgericht besteht aus den Hrn. Ing. Adolf Siegmund und Stadt-Ober-Ing. O. Zdarek in Teplitz, Geh. Reg.-Rat Prof. Dr. Herm. Ende in Berlin, sowie den Hrn. Ob.-Brt. Prof. Friedr. Ohmann und Prof. K. Mayreder in Wien. Diese Herren besitzen im Preisgericht Stimmrecht. Das Preisgericht besteht aber außerdem noch aus 6 weiteren Herren, darunter 2 Vertreter des Baufaches, welche als Beiräte ohne Stimme demselben angehören. —

Inhalt: Der internationale Wettbewerb um das Probe-Schiffshebewerk im Zuge des Donau-Oder-Kanales bei Prerau (Fortsetzung). — Ueber die Hafen- und Eisenbahnbauten in Deutsch-Südwest-Afrika. — Leonhard Romeis. — Mitteilungen aus Vereinen. — Totenschau. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Die St. Bennokirche in München.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wih. Greve, Berlin.

Ludwig v. Tetmajer †.

In Wien wurde inmitten einer Vorlesung am 30. v. M. der derzeitige Rektor der Technischen Hochschule, Hofrat Professor v. Tetmajer, von einem Schlaganfall betroffen und starb wenige Stunden darauf im 55. Lebensjahre.

Die Technische Hochschule, die erst vor wenigen Jahren v. Tetmajer aus Zürich nach Oesterreich zurückberufen hatte, verliert in ihm eines ihrer hervorragendsten Mitglieder, die Technische Wissenschaft einen Pfadfinder auf dem Gebiete der planmäßigen, wissenschaftlichen Erforschung der Eigenschaften der Baumaterialien, auf deren Grundlage sich die moderne wissenschaftliche Konstruktionslehre der Technik aufbaut. Wir kommen auf seine Lebenstätigkeit noch eingehender zurück. —

Sein Andenken wird unvergessen bleiben! —

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XXXIX. JAHRG. NO. II. BERLIN, DEN 8. FEBRUAR 1905

Die Bismarck-Warte auf den Müggelbergen bei Berlin.

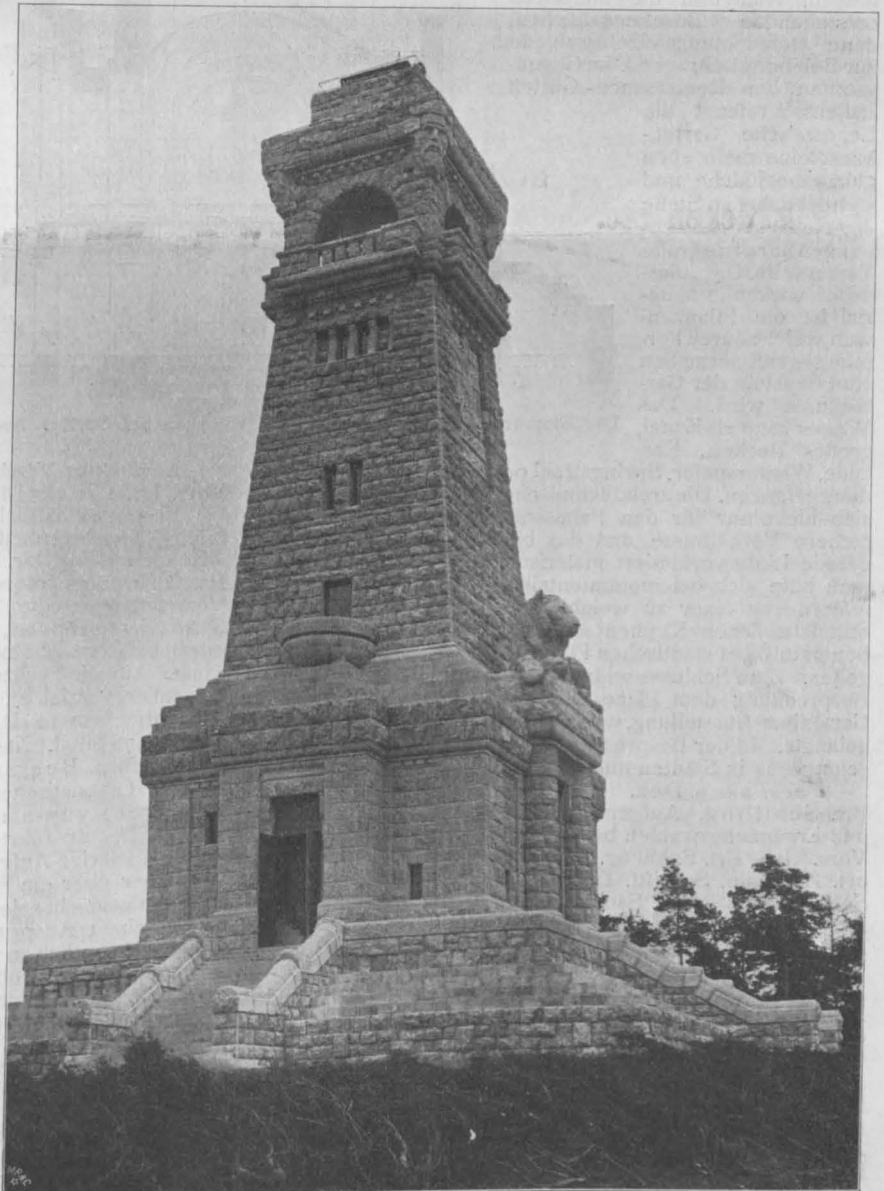
Architekt: Otto Rietz in Berlin-Schöneberg. (Hierzu die Abbildungen auf Seite 70 und 71.)



Seit dem Herbste des vergangenen Jahres erhebt sich auf den Müggelbergen bei Berlin, mäßigen Höhenzügen, welche das um den Müggelsee und den ihm benachbarten Oberlauf der Spree gelegene Land beherrschen, die in den beigegebenen Abbildungen dargestellte Bismarck-Warte. Der Architekt hatte bei der Lösung der Aufgabe drei Bedingungen zu erfüllen: 1. die Anlage einer Gedächtnishalle, unabhängig von den Zugängen zur Haupttreppe, bestimmt zur Aufstellung einer Bismarck-Statue und zur Aufnahme von Bismarck-Denkwürdigkeiten; 2. die Anlage einer geräumigen Plattform für eine bequeme und geschützte Fernsicht, und 3. war die Möglichkeit zu geben, an nationalen Festtagen auf der höchsten Zinne ein weithin leuchtendes Feuer lodern zu lassen. Unter Erfüllung dieser Bedingungen erhebt sich der Bau in der Umrisslinie eines Obeliskens bis zu einer Höhe von 40 m aus Rüdersdorfer Kalkstein. Ein 25 m im Geviert messender abgetreppter Sockel mit 3,75 m breiten Freitreppen bildet den Unterbau für die Gedächtnishalle, die auf einer Höhe von 4,5 m beginnt. Das Portal zu derselben wird bekrönt durch einen 5,5 m langen und 4 m hohen Löwen nach dem Modell des Hrn. Bildh. Aug. Gaul. Halbrunde Säulen umrahmen die ehernen Portalflügel. Die gewölbte Gedächtnishalle erhält ihren künstlerischen Schmuck, bestehend aus musivischen symbolischen Darstellungen, Granit- und Bronzereliefs, farbigen Glasfenstern, sowie vor allem aus einer Bismarck-Statue, erst später. Ueber der Halle erhebt sich der Turm-Obelisk, an seiner Vorderseite durch den brandenburgischen Adler geziert. Die Modelle für den Adler fertigte Hr. Bildhauer Max Meißner. In dem Obeliskens liegt die 1,2 m breite Treppe zur 36 qm großen Plattform, in geschickter Weise mit getrennten Eingängen zu beiden Seiten der Halle beginnend. Die Plattform liegt 29 m hoch über dem Fußpunkt der Warte und etwa 90 m über dem Spiegel des Müggelsees. Nur bis hierher hat der Besucher Zutritt. Zu der 4 qm großen Feuerpfanne auf der Spitze des Obeliskens führt eine schmale Wendeltreppe. Ein weiter Umblick auf das Spreeland ist von der Warte möglich, auf der die trigonometrische Abteilung der kgl. preuß. Landesvermessung eine trigonometrische Station errichtet hat.

Die Grundsteinlegung fand am 23. Mai 1903, am 20. Mai 1904 das Richtfest und im Herbste des gleichen Jahres die vorläufige Vollen-

dung statt. Das Material kam aus den Kalksteinbrüchen bei Rüdersdorf; an diesem Bau wurden zum ersten Male auch sämtliche Bildhauerarbeiten in Rüdersdorfer Kalkstein ausgeführt. Die Maurerarbeiten übernahm Maurermeister Scharnke in Berlin, die Kunststeintreppe des Inneren lieferten Gebr. Friesseke in Berlin, die Granitfreitreppen Otto Penseler in Wilmersdorf; die gleiche Firma übernahm auch das Aushauen der Bildhauerarbeiten in Stein. Die Kunstschmiedearbeiten stammen aus der Werkstatt von Stahl & Sohn in Berlin. Die Kosten des Werkes, das zu einem Wahrzeichen der Oberspree geworden ist, betragen 37 000 M. für die Arbeiten in Rüdersdorfer Kalkstein, einschl. Versetzen; 4300 M. für die Bildhauerarbeiten einschl. Modelle, sowie 78 700 M. für alle übrigen Arbeiten, zusammen also die verhältnismäßig nicht hohe Summe von 120 000 M. —



Mitteilungen aus Vereinen.

Arch.- u. Ing.-Verein für Niederrhein und Westfalen. Vers. am 21. Nov. 1904. Anwes. 41 Mitgl.; Vors. Geh. Brt. Schilling.

Nach geschäftlichen Mitteilungen und Wahl eines Ausschusses für die Verbandssache „Werkvertrag usw.“ spricht der als Gast anwesende Gartendirektor Hr. Encke, Köln, über „architektonische Motive in der Gartenkunst“. Architektur und Gartenkunst stehen in engem Zusammenhang, indem Werke der Baukunst entweder von gartenmäßigem Schmuck umgeben oder in Gärten eingebettet werden. Das Interesse für Gartenkunst beginnt sich wieder zu heben, an einigen Hochschulen hält man hierüber Vorlesungen, Kunstschriftsteller beschäftigen sich literarisch mit ihr. Das Rohmaterial des Gartenkünstlers, die Pflanzenwelt, setzt die genaue Kenntnis derselben voraus, wenn die Schöpfungen bleibenden Wert behalten sollen. Redner behandelt ausführlich die „architektonische“ und die „landschaftliche oder natürliche“ Gestaltungsweise, die Hauptmotive: Grund und Boden, Wasser und Pflanzenwelt, die Profilierung der Grundfläche, Treppen, Stützmauern, Brüstungen, Wall und die hierdurch entstehenden Böschungsfächen, dann Beleuchtungs-Unterschiede zur Belebung beiträgend. Im Gegensatz zu den Renaissance-Gärten Italiens verlangt die Lenötre'sche Gartenkunst eine mehr eben gehaltene Fläche und wendet dabei an Stelle der vielfachen Abtreppungen nur eine große Terrasse an. Das „plastisch“ wirkende Material ist die Pflanzenwelt, welche durch Formung gewissermaßen zum Baustein der Gartenkunst wird. Das Wasser kann als Kanal, großes Becken, Kaskade, Wasserspeier, Springstrahl oder Brunnen zur Anwendung gelangen. Die architektonische Gestaltungsweise eignet sich nicht nur für den Palaisstil, sondern auch für einfachere Verhältnisse und das behäbige Bürgerhaus; die gerade Linie verhindert malerische Wirkungen nicht und man hüte sich bei monumentalen Bauwerken und Denkmälern vor einer zu weichlichen Gartenumgebung. Bei mittelalterlichen Kirchen sollte man mehr malerisch arbeiten und bei städtischen Platzanlagen architektonisch vorgehen. Zum Schlusse widmet der Vortragende eine längere Besprechung dem Plane Hoemanns für die Düsseldorfer Gartenbau-Ausstellung, welcher leider nicht zur Ausführung gelangte. In der Besprechung wurden Fragen des Gartenschmuckes in Städten und besonders in Köln behandelt.

Vers. am 5. Dez. 1904. Anwes. 17 Mitgl. Vors. Geh. Brt. Schilling. Aufgen. Hr. Dir. Adrian. Nach den Neu- und Ergänzungswahlen besteht der Vorstand aus den Hrn.: Vors. Geh. Brt. Schilling, stellvertr. Vors. Kgl. Brt., Stadtb. Heimann, Schriftf. Diözesanb. Renard, stellvertr. Schriftf. Ing. Schott, Säckelmeister J. Marchand, Bücherei Arch. Paffgen, ferner Geh. Brt. G. Schmitz und Arch. Alfr. Müller. Die bisherigen Bücherei- und Ausflugs- bzw. Vergnügungs-Ausschüsse wurden wiedergewählt.

Hr. Bauinsp. Morgenstern machte einige interessante Mitteilungen über das seit kurzem angewandte Verfahren, eiserne Brücken durch Sandgebläse nach System Gabillard zu reinigen. Während in Eisenwerken Sandgebläse zum Reinigen von Gußstücken schon länger gebräuchlich sind, war bisher wegen der hohen Anlagekosten das Reinigen von Bauteilen nicht ausgeführt worden. Unter Hinweis auf die starken Rostbildungen an der „Europäischen Brücke“ in Paris berichtet der Vortragende über den nicht ganz geglückten Versuch, diese Eisenkonstruktion unter Be-



Die Bismarck-Warte auf den Müggelbergen bei Berlin. Arch.: Otto Rietz in Berlin-Schöneberg.

nutzung der Popp'schen Druckluftanlage zu säubern. Später wurden die Arbeiten mit einer besonderen Druckluftanlage (System Ingersoll, New-York) mit Erfolg fortgesetzt. Die zur Ausführung von Verstärkungen an der Hochheimer Eisenbahnbrücke erforderlichen Reinigungsarbeiten waren infolge mangelhafter maschineller Anlagen und des teuren Betriebes des des Kompressor treibenden Benzinmotors verhältnismäßig kostspielig. Später lieferte die Ingersoll Sergeant Drill Comp. eine bewegliche Druckluftanlage, welche zur Siegrücke bei Troisdorf verwendet wurde. Wenn sich diese Arbeit auch durch die unvermeidlichen Unterbrechungen verteuerte, so ist doch erwiesen, daß bei günstigen Arbeitsverhältnissen das Quadratmeter sich für 40 Pfg. reinigen läßt. Die sich selbst bei Regenwetter wochenlang blank haltende metallische Oberfläche gestattet die beste Kontrolle für den Zustand der Konstruktion. Die bewegliche Druckluftanlage kostet rd. 11 000 M., der Apparat 400 M. Der Diskussion über den Vortragsgegenstand schloß sich eine Besprechung über die Bepflanzung städt. Straßen mit Bäumen an.

Am 19. Dezember 1904 folgten viele Mitglieder der Einladung des Vereins der Industriellen zu dem Vortrage des Ober- und Geh. Brt. Dorner „über amerikanische Eisenbahn-Verhältnisse und die dort zur Verwendung kommenden großen Güterwagen“, unter Bezugnahme auf die deutschen Verhältnisse und die nach ähnlicher Richtung zielenden Bestrebungen. —

Architekten-Verein zu Berlin. Vers. am 5. Dez. 1904. Vors. Hr. Hinckeldeyn. Anwes. 93 Mitgl.

Nach geschäftlichen Mitteilungen und solchen über innere Angelegenheiten des Vereins durch den Hrn. Vorsitzenden hielt Hr. Kreisbauinsp. Lehmgroßbauer aus Prenzlau einen interessanten, mit Beifall aufgenommenen Vortrag über die „Entwicklung des deutschen Städtewesens im Mittelalter“, der namentlich die wirtschaftliche und politische Seite dieser Entwicklung betonte. Auf eine auszugswise Wiedergabe an dieser Stelle sei daher verzichtet.

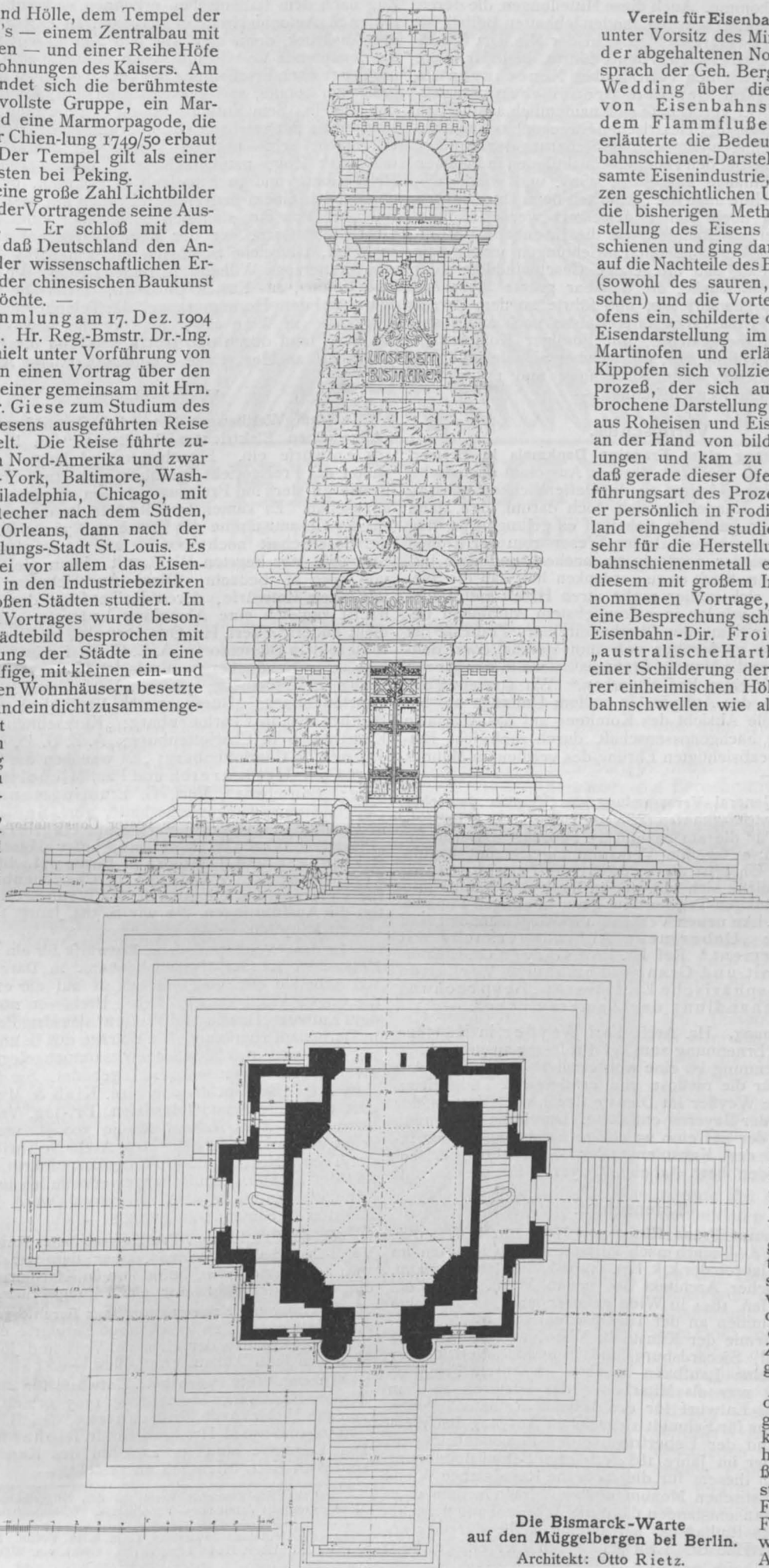
Vers. am 12. Dez. Vors. Hr. Stadtbauinsp. Lasser. Anwes. 76 Mitgl. Nach geschäftlichen Mitteilungen sprach Hr. Bauinsp. Boerschmann, der 2 Jahre in Nordchina bei der Ostasiatischen Besatzungs-Brigade tätig gewesen ist, über „Pi-yün-ssü bei Peking, ein buddhistischer Tempel“. Er führte etwa folgendes aus: Es sei immer eine schwierige Aufgabe, über China zu sprechen, besonders aber über ein Einzelthema, zu dem noch keine Vorarbeiten gemacht seien. Seine Ausführungen könnten daher auch keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen und sollten namentlich zu weiteren Studien und zur planmäßigen Erforschung der chinesischen Baukunst anregen. Als Prinzipien der chinesischen Tempel-Architektur sind besonders bemerkenswert die Wandkonstruktionen, das Dach, einfach, doppelt und dreifach übereinander, sowie die Aufeinanderfolge der vielen Höfe eines Palastes oder Tempels, der auch immer Wohnzwecken dient. Pi-yün-ssü liegt in den Westbergen von Peking. Er wird, wie jede chinesische Bauanlage, von einer Mauer eingefast und zeigt eine gewaltige, 500 m lange Achse. Der Tempel besteht aus drei Eingangshallen, einer zentralen Anlage mit zahlreichen Tempeln und Hallen für Buddhas und Darstellungen aus

Himmel und Hölle, dem Tempel der 500 Lokan's — einem Zentralbau mit 4 Lichthöfen — und einer Reihe Höfe mit den Wohnungen des Kaisers. Am Ende befindet sich die berühmteste und wertvollste Gruppe, ein Marmortempel und eine Marmorpagode, die von Kaiser Chien-lung 1749/50 erbaut wurden. Der Tempel gilt als einer der schönsten bei Peking.

Durch eine große Zahl Lichtbilder erläuterte der Vortragende seine Ausführungen. — Er schloß mit dem Wunsche, daß Deutschland den Anfang mit der wissenschaftlichen Erforschung der chinesischen Baukunst machen möchte. —

Versammlung am 17. Dez. 1904 mit Damen. Hr. Reg.-Bmstr. Dr.-Ing. O. Blum hielt unter Vorführung von Lichtbildern einen Vortrag über den ersten Teil einer gemeinsam mit Hrn. Reg.-Bmstr. Giese zum Studium des Verkehrswesens ausgeführten Reise um die Welt. Die Reise führte zunächst nach Nord-Amerika und zwar nach New-York, Baltimore, Washington, Philadelphia, Chicago, mit einem Abstecher nach dem Süden, nach New-Orleans, dann nach der Weltausstellungs-Stadt St. Louis. Es wurde dabei vor allem das Eisenbahnwesen in den Industriebezirken und den großen Städten studiert. Im Verlauf des Vortrages wurde besonders das Städtebild besprochen mit der Einteilung der Städte in eine sehr weitläufige, mit kleinen ein- und zweistöckigen Wohnhäusern besetzte Wohnstadt und ein dicht zusammengedrängtes, mit Riesenbauten bis zu dreißig Stockwerken besetztes Geschäftsviertel, dem schlechten Zustand der Straßen, den vielfach recht gefährlichen Eisenbahn-Anlagen innerhalb der Städte, den Parkanlagen und den prächtigen Friedhöfen. Die Reise wurde über die endlosen Prärien und das an Natur-Schönheiten reiche Felsengebirge, in das von Denver und von Colorado Springs aus Ausflüge gemacht wurden, nach Kalifornien und sodann von San-Francisco aus mit einem kurzen Aufenthalte in Honolulu nach Japan fortgesetzt, dessen Land und Leute in anschaulicher Weise geschildert wurden. —

8. Februar 1905.



Die Bismarck-Warte
auf den Müggelbergen bei Berlin.
Architekt: Otto Rietz.

Verein für Eisenbahnkunde. In der unter Vorsitz des Min.-Dir. Schroeder abgehaltenen November-Sitzung sprach der Geh. Bergrat Prof. Dr. H. Wedding über die Darstellung von Eisenbahnschienen aus dem Flammflußeisenofen. Er erläuterte die Bedeutung der Eisenbahnschienen-Darstellung für die gesamte Eisenindustrie, gab einen kurzen geschichtlichen Überblick über die bisherigen Methoden der Darstellung des Eisens für Eisenbahnschienen und ging dann im einzelnen auf die Nachteile des Birnenprozesses (sowohl des sauren, wie des basischen) und die Vorteile des Flammofens ein, schilderte den Verlauf der Eisendarstellung im feststehenden Martinofen und erläuterte den im Kippofen sich vollziehenden Talbotprozeß, der sich auf die ununterbrochene Darstellung von Flußeisen aus Roheisen und Eisenerzen stützt, an der Hand von bildlichen Darstellungen und kam zu dem Ergebnis, daß gerade dieser Ofen mit der Ausführungsart des Prozesses, welchen er persönlich in Frodingham in England eingehend studiert habe, sich sehr für die Herstellung von Eisenbahnschienenmetall eigne. — Nach diesem mit großem Interesse aufgenommenen Vortrage, an den sich eine Besprechung schloß, sprach Hr. Eisenbahn-Dir. Froitzheim über „australische Harthölzer“. Nach einer Schilderung der Mängel unserer einheimischen Hölzer als Eisenbahnschwellen wie als Baumaterial

im Meerwasser und in den Tropen ging Redner zu den seit 25 Jahren in Australien benutzten, dort beheimateten Eukalyptus-Arten, vorzugsweise Karri und Jarrah, über, deren Bestände tausende von Quadratmeilen Westaustraliens bedecken und die seit wenigen Jahren auch in den europäischen Handel gebracht worden sind, sowie vielfache Verwendung gefunden hätten. Das Holz sei zur Verwendung für die verschiedenartigsten Zwecke gut geeignet, insbesondere da, wo es auf große Festigkeit und Zähigkeit, großen Widerstand gegen Feuer und Fäulnis sowie gegen die Angriffe der

Bohrwürmer ankomme. Auch diese Mitteilungen, die durch Musterstücke erläutert wurden, fanden lebhaften Beifall. —

In der Januarsitzung 1905, in der Min.-Dir. Winkl. Geh. Rat Schroeder den Vorsitz führte, hielt Hr. Geh. Brt. Scholkmann einen Vortrag über Neuerungen im Sicherungswesen bei den preussischen Staatseisenbahnen. Er verbreitete sich namentlich ausführlich über die Einrichtung der elektrischen Streckenblockung, die bekanntlich seit einigen Jahren für die Sicherung der Zugfolge auf freier Strecke bei den Hauptseisenbahnlinien in Preußen in größerem Umfange ausgeführt wird, und wies nach, wie mit deren Hilfe auch die Sicherheit beim Durchfahren von Bahnhöfen noch weiter gesteigert werden könne. Ferner setzte er auseinander, wie die Eisenbahn-Verwaltung jetzt schon Versuche mit Einrichtungen mache, die auch für den Fall, daß die jetzige Geschwindigkeit der Züge noch erhöht würde, die denkbar größte Sicherheit für den Betrieb gewährleiste, und führte zu dem Zweck eine von der Firma Siemens & Halske nach amerikanischem Vorbilde hergestellte, mit flüssiger Kohlensäure betriebene Einrichtung vor, mit welcher Signale und Vorseignale auf beliebig weite Entfernung und mit großer Sicherheit bedient werden können. —

Vermischtes.

Die Errichtung eines Franzius-Denkmal in Bremen wird durch einen größeren Bremer Ausschuß angestrebt, der sich mit einem Aufruf an die Öffentlichkeit um Beiträge wendet. „Handelt es sich doch darum, den Mann zu ehren, dessen genialen Schaffen es gelungen ist, den seit Jahrhunderten verwahrlosten Weserstrom der großen Seeschifffahrt wieder zugänglich zu machen, und dem insbesondere unsere Stadt es zu verdanken hat, daß die Seeschifffahrt, die sich immer mehr ihren Häfen entfremdet hatte, in ihnen wieder in erfreulichstem Aufblühen begriffen ist. Der Name des Oberbaudirektors Franzius hat sich durch die großartigen von ihm geschaffenen Bauwerke weit über die Mauern Bremens hinaus in der ganzen gebildeten Welt einen Ruf erworben.“ Wir schließen uns diesen Worten des Aufrufes in vollem Umfange an, begrüßen die edle Absicht des Komitees auf das Wärmste und bitten die Fachgenossenschaft, durch zahlreiche Beiträge zu der beabsichtigten Ehrung des verdienten Mannes beizutragen. —

XXVIII. General-Versammlung des Vereins deutscher Portland-Cementfabrikanten (E. V.). Endgültige Tages-Ordnung. Für die am 22. und 23. Februar in Berlin im Architektenhause tagende Versammlung (Sitzungsbeginn vormittags 10 Uhr) ist die endgültige Tagesordnung festgesetzt, welche sich von der in No. 1 S. 7 bereits mitgeteilten vorläufigen Tagesordnung nur in einigen Punkten unterscheidet. An neuen Verhandlungs-Gegenständen sind eingeschoben: „Ueber neue Abbindeversuche mit Portland-Zement.“ Ref. Hr. Prof. Gary in Gr.-Lichterfelde; „Granit und Granitoid in ihrem Verhalten gegen atmosphärische Einflüsse“; „Besprechung über die Behandlung der Zementstücke.“ —

Auszeichnung. Hr. Arch. Karl Weyßer in München wurde durch Ernennung zum kgl. Professor ausgezeichnet. In dieser Ernennung ist eine wohlverdiente öffentliche Anerkennung für die rastlose und erfolgreiche Tätigkeit zu erblicken, die Weyßer im Dienste der Inventarisierung der Kunstdenkmäler Bayerns entfaltete. Durch die Ernennung ist Weyßer, der auf eine 25jährige Erfahrung in der Inventarisierung der Kunstdenkmäler zurückblickt, erfreulicherweise den betr. Arbeiten Bayerns für die Zukunft erhalten. —

Totenschau.

K. k. Baurat Franz Ritter von Neumann in Wien †. Am 1. Febr. d. J. starb nach kurzem Leiden in Wien im Alter von 62 Jahren der k. k. Brt. Franz Ritter von Neumann, ein erfolgreicher Architekt des neuen Wien. Neumann war am 16. Jan. 1844 in Wien geboren und machte seine fachlichen Studien an der Technischen Hochschule sowie an der Akademie der Künste in Wien, wo insbesondere van der Nüll, Siccardsburg und Schmidt seine Lehrer wurden. Seine Laufbahn machte er durch Friedrich Schmidt; er war als Mitarbeiter des letzteren an dem Wettbewerbs-Entwurf für das Wiener Rathaus beteiligt und nach dem für Schmidt siegreichen Ausgang des Wettbewerbes und der Uebertragung der Bauausführung an ihn bis zu der im Jahre 1883 erfolgten Schlußsteinlegung Bauführer an diesem für die moderne Renaissance Wiens so charakteristischen Monumentalbau. Nach seinen eigenen Entwürfen entstanden dann die Arkadenbauten rechts und links des Rathauses, sowie eine Reihe der hier anschließenden Häuser. Läßt sich schon hier ein gewisser

Zug nach dem Italienischen erkennen, so kommt derselbe in der St. Antoniuskirche in Favoriten zu einem sprechenden Ausdruck, denn hier war ihm San Marco in Venedig das leuchtende Vorbild und wenn er nicht ein Gotteshaus mit der reichen Erscheinung des venezianischen Bauwerkes erreichen konnte, so lag es nicht an ihm, sondern nur an den Mitteln. Sein Entwurf für die Kirche ging auf einen Kuppelbau mit reichster Gruppierung aus. Daneben aber durchzieht seine übrigen Werke ein charakteristischer deutscher Zug, namentlich seine beiden Rathäuser in Reichenberg und in Friedland in Böhmen, bei welchen er zugleich einem malerischen Prinzip mit bestem Erfolge huldigte. Von ihm stammen noch außer einer Reihe von Geschäftshäusern, wie der Regensburgerhof am Lugeck in Wien, zahlreiche Schlösser und Villen, so das Schloß des Erzherzogs Wilhelm in Baden, Schlösser in Lindau und Veldes, das Kastell Dioszegh, ferner die Habsburg-Warte auf dem Hermannskogel, die Telephonanstalt in der Berggasse in Wien usw. Eine reiche und erfolgreiche Tätigkeit fand durch den plötzlichen Tod dieses Meisters — er starb am Herzschlag — einen vorzeitigen Abschluß. —

Wettbewerbe.

In dem Wettbewerb betr. das Geschäftsgebäude der „Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft“ in Berlin liefen 104 Entwürfe ein. Eingehende und lange Erwägungen haben das Preisgericht veranlaßt, von einer Erteilung der Preise in der im Preisausschreiben angegebenen Form abzusehen. Es kamen 13 Entwürfe in die engste Wahl. Zu der Gesamtsumme der Preise von 36 000 M. bewilligte die Gesellschaft noch 3000 M. und es wurden sämtliche Entwürfe der engsten Wahl mit einem gleichen Preise von 3000 M. bedacht. Diese Auszeichnung betraf die folgenden Entwürfe, deren Reihenfolge der Aufzählung nicht zugleich eine Abstufung bedeuten soll: „So und nicht anders“, Verf. Hr. Otto Herold, in Firma Kraemer & Herold in Düsseldorf; „A. E. G. im Kreise“, Verf. Johs. Kraaz in Schöneberg; „Kreis im Dreieck“, Verf. Franz Kuhn in Heidelberg; „Salve“, Verf. Gebr. Mautrich in Charlottenburg; „Büreauhaus“, Verf. Jürgensen & Bachmann in Charlottenburg; „Kurzschluß“, Verf. Otto Kuhlmann in Charlottenburg; „A. E. G. I“, Verf. Heiner Jennen in Charlottenburg; „Es wachsen die Räume...“, Verf. Conr. Heidenreich und Paul Michel in Charlottenburg; „Betriebsfix“, Verf. G. Emmingmann in Berlin; „Mit und ohne Hofgemeinschaft“, Verf. Seeling & Seel in Berlin; „A. G. 1905“, Verf. Emil Hagberg in Berlin; „Elektron“, Verf. W. Martens, unter Mitarbeit von R. Bielenberg und J. Moser in Berlin; „Licht und Luft“, Verf. Giesecke & Wenzke in Charlottenburg. Dieser für viele unerwartete Ausfall des Wettbewerbes rechtfertigt die Ausführungen, die wir S. 584, Jahrg. 1904, an denselben knüpften. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Gebäude der Hessischen Landes-Hypothekenbank in Darmstadt liefen 106 Arbeiten ein, von welchen 21 auf die engere, 7 auf die engste Wahl kamen. Der I. Preis von 2000 M. wurde dem Entwurf „Dasein und Wirken“ des Hrn. Paul Meißner in Darmstadt zuerkannt. Die Beträge des II. und III. Preises mit 1500 und 1000 M. wurden zusammengelegt und daraus zwei II. Preise von je 1250 M. gebildet. Sie fielen an die Entwürfe „Bei Nacht“ der Hrn. Klauß & Mack in Stuttgart und „Platzwand“ des Hrn. Dr.-Ing. Vetterlein in Darmstadt. Zum Ankauf für je 500 M. wurden vorgeschlagen die Entwürfe der Hrn. Arch. Schmidt, Assistent der Techn. Hochschule in Stuttgart, und Arth. Wienkoop, an der großh. Landesbaugewerkschule in Darmstadt. Sämtliche Entwürfe sind bis einschl. 18. d. M. im neuen Museum in Stuttgart ausgestellt. —

Zu dem nationalen Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Verd.-Denkmal in Mailand, über den wir S. 279 Jahrg. 1904 kurz berichteten, liefen von 80 Künstlern 90 Entwürfe ein, die in der Brera zur Ausstellung gelangten. —

Wettbewerb Konversationshaus Berchtesgaden. In diesem Wettbewerb, zu welchem 96 Entwürfe einliefen, wurden die Entwürfe der Hrn. Th. Veil und Joh. Müller in München zum Ankauf empfohlen. —

In dem Wettbewerb betr. Entwürfe für die Gebäude der Kölner Handwerks-Ausstellung 1905 erhielt den I. Preis von 750 M. Hr. Arch. Fr. Brantzky, den II. und III. Preis von 500 und 250 M. Hr. Arch. Gottfr. Riphahn in Köln a. Rh. Die Entwürfe sind im Lichthof des Kunstgewerbe-Museums in Köln öffentlich ausgestellt. —

Inhalt: Die Bismarck-Warte auf den Müggelbergen bei Berlin. — Mitteilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Totenschau. — Wettbewerbe.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XXXIX. JAHRG. N^o. 12. BERLIN, DEN II. FEBR. 1905

Ehrung für Otto Mohr.



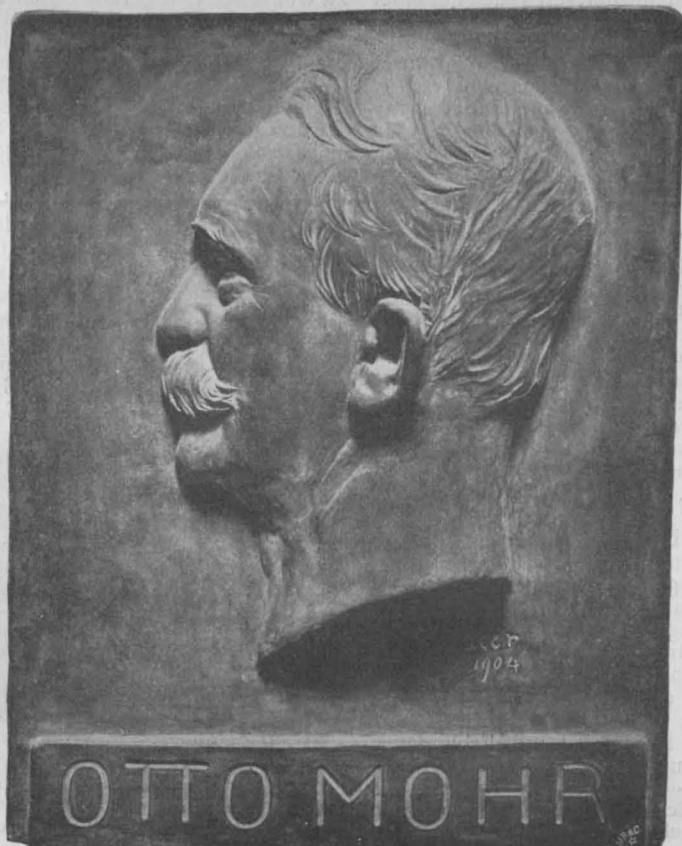
in jeder Ingenieur, der mit der Statik der Baukonstruktionen vertraut ist, kennt den Namen Otto Mohr und dieses Forschers grundlegende Arbeiten auf diesem Gebiete und dem der Festigkeitslehre: seine graphische Darstellung der elastischen Linie für Vollwand- und Fachwerkträger, seine grundlegenden Arbeiten über den Trägheitskreis, allem seine unerreichte Berechnung statisch unbestimmter Systeme unter erfolgreichster Anwendung des Satzes der virtuellen Arbeit usw.

über Einflußlinien, vor allem seine unerreichte Berechnung statisch unbestimmter Systeme unter erfolgreichster Anwendung des Satzes der virtuellen Arbeit usw. Zur Ehrung des Meisters hat sich im vergangenen Jahre ein Ausschuß früherer Kollegen, Schüler und Verehrer Mohr's gebildet, um an der langjährigen Wirkungsstätte Mohr's — in der Technischen Hochschule zu Dresden — ihm ein dauerndes Denkmal dankbarer Anerkennung und aufrichtigster Verehrung zu errichten. Das in Bronze gegossene Relief — ein Werk des Dresdener Bildhauers Hudler — ist nunmehr im Treppenhause der Dresdener Hochschule zur Aufstellung gelangt. In wirkungsvollster Weise durch eine aus silbergrauem Würzburger Kalkstein nach dem Entwurf von Prof. Fritz Schumacher in Dresden hergestellte Umrahmung umschlossen, wird das Denkmal eine dauernde Erinnerung an den hochgeschätzten Meister bilden, der in selbstloser fruchtbarer Forscher-tätigkeit seiner Mit- und

Nachwelt ein ungewöhnliches Maß grundlegender Arbeiten von hoher praktischer Bedeutung geschenkt hat.

Geboren am 8. Okt. 1835 zu Wesselburen in Holstein, studierte Mohr seit 1851 am Polytechnikum zu Hannover Bauing.-Wissenschaften, trat nach beendetem Studium in Hannover'sche Dienste und ging später zu den oldenburgischen Bahnbauten über. Als 25-jähriger Ing.-Assistent zu Lüneburg veröffentlichte er 1860 seine erste Forscherarbeit über die Berechnung der durchgehenden Träger, in welcher zum ersten Male der Einfluß verschiedener Höhenlagen der Stützpunkte berücksichtigt und ziffernmäßig nachgewiesen wird. Im Jahre 1867 folgte Mohr einem Rufe an das Stuttgarter Polytechnikum, um hier die Lehrgebiete Technische Mechanik, Trassieren und Erdbau zu übernehmen. 1873 ging er nach Dresden, zunächst als Professor für Ingenieur-Wissenschaften (Eisenbahn- und Wasser-Bau), dann seit 1894 als Vertreter der Lehrfächer Technische Mechanik, Festigkeitslehre und Graphostatik. Anlässlich seines Uebertrittes in den Ruhestand am 15. Oktob. 1900 ernannte ihn als den bedeutendsten unter den lebenden Forschern der statischen Wissenschaften die Hochschule zu Hannover, der er seine Ausbildung verdankt, zum Dokt.-Ingenieur h. c.

Möge dem nun fast Siebzigjährigen, der sich der besten Gesundheit erfreut, ein langer, schöner Lebensabend beschieden sein, als dessen Frucht für die Mit- und Nachwelt eine Sammlung der mehr denn 30 klassischen Arbeiten Mohr's hervorgehen wird. — M. F.



Unter diesem Thema ladet der Kunstwart in seiner vorjährigen November-Nummer einen Fluch auf die Erziehungsanstalten unserer mittleren Techniker. Er betrachtet sie in unserer aufklärenden Zeit als eine Quelle ästhetischen Elendes. Vielleicht auch mit Recht. Aber dieser nicht allein ist es, der unsere Baugewerkschulen mißachtet, auch eine große Reihe tüchtiger Praktiker blicken verächtlich auf unsere Schulen hin. Mehr und mehr häufen sich die Klagen, daß unsere Schüler niemals gleich brauchbar für die Praxis seien, daß sie mehr oder weniger längere Zeit notwendig haben, um das zu leisten, was der praktische Beruf von ihnen fordert; daß sie sich selten höher als zum schablonenmäßigen und verständnislosen Nachahmen emporarbeiten und nicht mit dem Zeitgeiste Schritt halten können.

So sehr all diese Klagen vielleicht berechtigt sind und so freudig es zu begrüßen ist, daß das gemeinsame Interesse für die Erziehungsfrage unserer mittleren Techniker unter den Fachgenossen mehr um sich greift, so wenig darf unserer heutigen Schule der Vorwurf für ihre geringe Leistungsfähigkeit gemacht werden, denn sie leistet mit ihrem alten System für den Eingeweihten das, was ihr höchstes Ziel sein kann.

Betrachten wir zuerst das Ziel der Ausbildung unserer Techniker und dann den Weg zu diesem Ziel, so werden wir die Berechtigung der angeführten Klagen und ebenso die unberechtigte Mißbilligung der Vorwürfe verstehen. Die einen, die unsere Baugewerkschulen verlassen, gehen als ständige Hilfsarbeiter in größere Architekturbureaus, einige in kleinere, teilweise selbständige Beamtenstellungen, andere, vielleicht die meisten, unmittelbar von der Schule in selbständige Stellungen als Baugewerksmeister in die kleinen Städte und auf das Land. An alle stellt man die Hauptforderung, daß sie einen Entwurf in gründlichster Durcharbeitung bis in die kleinsten Einzelheiten werkmäßig klarstellen können. Von den selbständigen Meistern fordert man sogar die Verbreitung einer gesunden Kultur in der Land- und Kleinbaukunst, selbständiges Fühlen und Denken und vielleicht gar noch eine unbeugsame Kraft, grenzenlose Mißverständnisse im Volke aufzuklären, mit nie erlöschender Arbeitsfreudigkeit wahres Verständnis für edle Kunst zu verbreiten.

Aber alles nur in der Forderung der einheitlichen Erstehung eines Bagedankens: nämlich Schönheit, Zweck-erfüllung und Dauerhaftigkeit der Konstruktion für alle Teile seines Schaffens als untrennbares Ganzes für das Wohl und Wehe des Volkes zu verarbeiten. Das sind die Erfüllungen für einen jeden Baukünstler, sei es auch nur einer der allergeringsten Art. Dazu kommt noch das Verlangen der Brauchbarkeit des Mannes an und für sich und für den selbständigen Techniker die Forderung, jene Gedanken durch Gewandtheit möglichst weit geschäftlich auszubeuten.

Dementsprechend müssen natürlich auch die Anforderungen für die Erziehung unserer Baujugend sein. Die Schule müßte also, um auch in volkswirtschaftlicher Hinsicht auf der Höhe der Zeit zu stehen, ihre Schüler so

bilden, daß ihre Kraft voll und ganz dem Volke zum Wohle gereichen könnte. Und das gelingt ihr scheinbar nicht, vielleicht nicht, weil wir uns der Schulmeisterei zu sehr genähert, dem praktischen Lebensberuf zu weit entrückt haben.

Verfolgen wir einmal den Werdegang unserer jungen Bauleute, wie sie zu dem erwähnten Einheitsgedanken erzogen werden. Der junge Mann aus dem Volke besucht zuerst die Volksschule, lernt einige Jahre praktisch ein Bauhandwerk und besucht dann, vielleicht nur auf Wunsch des Vaters, ohne jede geringste fachliche Aufmunterung, die erste, zweite usw. Klasse der Baugewerkschule. Er bekommt hier von Stufe zu Stufe in vielen Stückwerken — es sind ungefähr 24 Einzelfächer — das vorgetragen, was ihn als Einheitsgedanke für das ganze Leben fesseln soll. Und noch dazu heute von diesem und morgen von jenem Lehrer, sodaß ein Schüler nach abgelegtem Examen das Glück haben kann, sein Wissen der stattlichen Zahl von über 30 Lehrern entnommen zu haben. Damit ist allerdings unser heutiges flaches Wissen, nicht aber eine Selbständigkeit im Können für den Lebensberuf erreicht.

Und das ist der Kernpunkt allen Uebels, der Mangel an der Erziehung zum Einheitsgedanken des Baukünstlers. Alle Reformen, die in letzter Zeit geplant sind, deren Einführung nicht freudig genug willkommen geheißen werden kann, wie z. B. der Formenlehre-Unterricht im Sinne des Hocheder'schen Grundgedankens, werden das nicht erreichen, was der Lebensberuf von dem praktischen Techniker fordert, das vollste Verstehen und praktische Verarbeiten des Einheitsgedankens. Denn so sehr es vielleicht dem im selbständigen Denken gefestigten Charakter Vorteil bringen kann, sich aus den Lehren Vieler den größten Nutzen zu ziehen, so wenig wird durch viele Erzieher eine selbständige Denkweise für den Schüler erreicht, am wenigsten bei unseren jungen Bauhandwerkern.

Ein junger Mann, der zehn und noch mehr Ansichten gehört hat, muß für alle Zeiten ein Wirrkopf werden, oder sollte man vielleicht denken, man könnte 20 Lehrer-Ansichten auf eine Schablone des Einheitsgedankens bringen? Selbst wenn alle dasselbe Gute bringen, so werden doch die geringsten individuellen Abweichungen in der Anschauung desselben Gedankens große Mißverständnisse in einem jungen Geiste hervorbringen.

Aber nicht allein dies ist das Schwerschädigende, mit dem unser Unterricht zu kämpfen hat; es kommen noch hinzu die Stumpfheit und geringe Denklust der aufwachsenden Baujugend. Die Volksschule allein bereitet hierfür zu wenig vor und gerade dieser Mangel ist es, welcher den Unterricht so unfruchtbar und unsere Leute so wenig brauchbar macht. Wenn wir also reformieren, so dürfen auch diese Punkte nicht unberücksichtigt bleiben.

Strenge Erziehung zum Einheitsgedanken, Zwang des Schülers zum Nachdenken, durch gegenseitige Anregung Zwang zum Interesse und zur Liebe am Fach, und zur Aufnahmefähigkeit für edles, gutes Kunstverständnis. Je mehr wir dieses Ziel erreichen, umso früher werden die Klagen

Leonhard Romeis.

(Schluß.) Hierzu eine Beilage und die Abbildungen S. 76 u. 77.

Aber bei aller Vorliebe für die deutsche Bauweise des 16. Jahrh. hat Romeis sich doch die Anpassungsfähigkeit zu bewahren gewußt; als er in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre die Fassade für das Kollegiengebäude der Universität Erlangen zur Durchbildung zugewiesen erhielt, da war ihm sofort klar, daß er hier andere Wege einschlagen müsse, wenn der Bau mit der Oertlichkeit in Harmonie gebracht werden sollte. Wo er aber unabhängig war, da griff er auch bei profanen Monumentalbauten zur deutschen Renaissance, wie bei seinem Konkurrenz-Entwurf zum neuen National-Museum (vergl. darüber Dtsch. Bauztg. Jahrg. 1894, S. 89 bis 101); 10—15 Jahre früher hätte man vielleicht der streng symmetrischen Anlage des Museumsbaues den Vorzug gegeben, aber die Zeit war gekommen, da man auch von einem Monumentalbau mehr malerische Wirkung verlangte.

Romeis hat später nur noch einmal sich an einem Wettbewerb um eine größere Aufgabe — dem Bremer Rathausanbau — beteiligt, und es war ihm, der damals (Anfangs 1904) schon von dem schweren Nierenleiden, dem er erliegen sollte, befallen und mit Erblindenden bedroht war, besonders schmerzlich, daß sein Entwurf — Motto: „München 1903“ — schon bei der ersten Auslese ausgeschaltet wurde. Welche Gründe dabei maßgebend waren, darüber sprach sich das Protokoll nicht im Einzelnen aus; es ist nur zu vermuten, daß mit dem vom

Preisgericht aufgestellten Grundsatz, ein großer Turm liege nicht im Sinne der Tendenz, dem Altbau die dominierende Bedeutung zu bewahren, der Romeis'sche Entwurf zu Fall kam, da er einen mächtigen Turm an einer Ecke zeigt — allerdings ziemlich entfernt vom Altbau und mit diesem zugleich kaum sichtbar. Die „Deutsche Bauzeitung“ (vergl. Jahrg. 1904, No. 19, S. 119) nannte die Arbeit einen „Entwurf mit bemerkenswerter Grundrißlösung, im Aufbau mit Anklängen an die Tiroler Gotik von Innsbruck“. Vielleicht wurde die ganze auf der Tiroler Baukunst fußende Haltung des Entwurfes für Bremen nicht passend erachtet, wenn auch die Renaissance des Alpenlandes bei dem Entwurf stärker beteiligt war als die Gotik.

Hat Romeis bei diesem Wettbewerb keinen Erfolg gehabt, so konnte er sich mit um so größerer Befriedigung des vor bald 20 Jahren abgelaufenen Wettbewerbes erinnern, der ihm seinen bedeutendsten Bauauftrag — die St. Bennokirche in München — eintrug. Während der an erster Stelle genannten Privatbau-Arbeiten waren dem kaum Dreißigjährigen, der nie eine eigentliche Architekturschule besucht hatte, die Schwingen gewachsen. Mit unablässiger Ausdauer hatte er seine bautechnischen Kenntnisse im Stillen vermehrt, und als im Jahre 1885 von dem Kirchenbauverein in München gleichzeitig Wettbewerbe um drei katholische Kirchen ausgeschrieben wurden, da beteiligte sich Romeis mit einem gotischen und einem romanischen Entwurf, mit dem Ergebnis, daß er mit dem letzteren unter 96 Entwürfen einen der drei Preise errang und damit den Bauauftrag! (Die beiden anderen Preise

verstummen, die sich gegen unsere Schulen richten. Wir müssen also nicht bloß Gutes lehren, sondern auch das Fühlen und Denken der Schüler und das Interesse zum Fach bis an die erreichbaren Grenzen zu steigern suchen. Können wir diesen Weg nicht betreten, so werden alle Aufopferungen für unsere jetzige Ausbildung der Schüler, die ja trotz alledem noch sehr gute Früchte getragen hat, vergeblich sein, wenigstens nicht das Erreichen, was die Bildung der Schule erreichen soll: durch wahre Kultur der Kunst die Veredelung unseres Volkes anzustreben zu suchen. Die Schule soll Schule machen, die Schüler mit einer unbrechbaren Zähigkeit des Festhaltens am gelernten Guten als charakterfeste Männer in das Volk hinausschicken, sowie sie für weitere Aufnahmefähigkeit für das Gute und Schlichte in der Baukunst gründlich vorbereiten. Dann erst ist unser Ziel erreicht.

„Erweckung des Sinnes für schlichte, volkstümliche Baukunst und Einwirkung auf die Denkweise der Schüler in dieser Hinsicht,“ sagte Hr. Reg.-Rat Weber anlässlich einer Schulfestfeier. Gewiß goldene, beherzigenswerte Worte; wohl dem, der mit ganzem Herzen danach handeln kann. Wenn wir aber das Erreichen wollen, was der edle Sinn jener Worte sagt, nämlich den wahren Sinn der alten Kunst zu verstehen, deren Meisterwerke mit gründlichem Verständnis zu verehren, uns der künstlerischen Geistesgröße unserer Alvordern zu nähern, so müssen wir uns auch deren Erziehung nähern und auf Grund dieser neue Kulturwege anbahnen.

Die Erziehungsanstalt der Alten waren der praktische Meister und weiterhin die Innung. Für den Anfang also nur einer, der den rechten Keim für die großen Meisterwerke in die junge Brust legte, der dort in freundschaftlicher Aussprache und im regen Verkehr mit älteren Fachgenossen, den älteren Jung- und Altgesellen, unter der wachsamen Obhut des Meisters während der Lehrzeit zu einem kleinen standfesten Bäumchen anwachsen konnte. Hieran konnten dann in den Wanderjahren auf Grund der in der Lehrzeit erreichten Selbständigkeit die Ansichten anderer Meister zum Segen für die Vervollkommenung des jungen Meisters fruchtbar anreifen.

Ein gewaltiger Unterschied zwischen Einst und Jetzt!

Man braucht sich nicht zu wundern, daß aufgrund dieser einfach klaren Erziehung uns die künstlerische Klarheit aus allen Werken jener Zeit entgegenspricht und auch nicht mehr zu wundern, daß der Wirrwarr in der Kunst da einsetzt, als der Lehrling durch die Gewerbefreiheit vom gediegenen Meister der Zunft hinweg genommen wird und die Schulen mit ihren vielen Lehrkräften die Erziehung übernehmen. Ein schlagender Beweis, daß unseren Schulen ein unleugbarer Mangel anhaften muß.

Wir könnten uns unter Annäherung der geschilderten Erziehung leicht davon frei machen, wenn wir unseren heutigen Unterricht etwas umgestalten, die Übungen unserer sämtlichen Unterrichtsfächer, so weit es angängig ist, zentralisieren, wenn wir also alle für das spezielle Baufach vorbereitenden Fächer, mögen sie heißen wie sie wollen, in den Übungen als ein Fach — Baukunst genannt — verarbeiten würden, dieselben auf den wirk-

lich praktischen Lebensberuf zuschneiden und in nur eine Hand legen, also eine Art Musterwerkstatt bildeten, in der die Hauptforderung für unsere Schule, praktisch werkmäßig einen Plan anzufassen, zu durchdenken, zu entwerfen und bis in die kleinste Einzelheit verstehen zu lernen, erfüllt werden kann. Und um für Erfüllung dieser Forderungen auch das gegenseitige Interesse am Fach zu wecken, müßte man eine Übungs-klasse bilden, die bei der Annahme einer sechsstufigen Semester-Ausbildung, aus jeder Stufe eine annähernd gleiche Anzahl Schüler aufzuweisen hat. Also aus dem 1. Kurs 4 Schüler, aus dem 2. Kurs 4 Schüler usw., bis aus dem 6. Kurs je 4 Schüler, bis zu einer Höchstzahl von 24. Dann könnte man den Schüler so in das Fach einführen, wie es die Berufspraxis fordert, einen Bauplan wirklich mit aller Gründlichkeit verstehen und zerlegen zu lernen. Wenn sich in dieser Übungs-klasse, wie jetzt, die oberen Jahrgänge mit dem Entwerfen der Gebäude befäßten, die unteren Jahrgänge derselben unter der Leitung eines Lehrers diese Entwürfe bis in die kleinsten Einzelheiten zerlegten und gründlich durcharbeiteten, z. B. die Schüler des letzten Kurses mit den Balkenlagen und Fußböden, einfachen Decken usw., des zweiten mit den Dachkonstruktionen und Gewölben usw., jeder Kurs also jeweils mit dem, was ihm stufenmäßig zugeschrieben ist und das in genauester werkmäßiger Klarlegung, so erreichte man das am leichtesten, was der Beruf fordert, am leichtesten den Einheitsgedanken, denn jetzt arbeiten je 5—6 Schüler an einer Arbeit und jeder von ihnen muß sich mit dem Urstock der ganzen unbedingt vertraut machen. Jetzt kann auch sofort jeder Einzelteil unter stetem Hinweis auf den eigentlichen Entwurf als wirkliches Ganze einheitlich behandelt werden, formal, zweckentsprechend und konstruktionsgemäß. Nunmehr wird der junge Schüler gezwungen, sich sofort mit den älteren Fachgenossen in Gedanken-austausch zu setzen und das soll ja eben das gegenseitige Interesse bis zum höchsten Grade fördern, ihn von der Zerrissenheit und Oberflächlichkeit des heutigen Lehrsystems befreien.

Er lernt jetzt vom ersten Augenblicke seiner Ausbildung an im steten Gedanken-austausch mit schon etwas erfahrenen Klassengenossen sich werkmäßig für jeden Teil eines Ganzen zu beschäftigen und zu interessieren. Es wird in ihm bei diesem Gange von Stufe zu Stufe, aber am schnellsten, der Gedanke für das Ganze und selbständige Schaffen erwachen; er wird, ohne daß er es merkt, mit dem vertraut sein, was der praktische Beruf von ihm fordert. Nebenher muß natürlich für jede Stufe ein zweckentsprechender Aufklärungsunterricht wie bisher gehen, vielleicht an der Hand eines guten Lehrbuches, um auch hier größte Einheitlichkeit zu erreichen, unter Hinzufügung der nötigsten Skizzen, deren Verständnis ohne zeichnerische Entwicklung nicht gut möglich ist und für den Schüler zur Erziehung für die erforderliche Zeichenfertigkeit nicht ganz entbehrlich sein wird, der ihn aber von dem heutigen Standpunkte des Zeichenknechtes unbedingt befreien muß. Man kann ihn dafür durch andere Arbeit lieber an scharfes Denken gewöhnen und strenge Repetitorien mit praktischen Skizzenentwicklungen einfügen, wobei mehr das qualitative

fielen den Hrn. Gg. v. Hauberrisser und Heinr. v. Schmidt zu). Die Ausführung des Baues, für welchen Romeis noch eine Studienreise an den Rhein unternahm, erfolgte in den Jahren 1888—1895 — ungerechnet die seither hinzugekommenen Teile des inneren Ausbaues. Ruhige Abgeglichenheit, die Größenverhältnisse, sorgsame Durcharbeitung des Einzelnen, wie sie dem gewählten Stil und dem Material entsprach, diese Vorzüge, die allen Arbeiten Romeis eigen sind, zeichnen auch diesen Bau aus (vergl. die Abbildungen).

Wie ernst Romeis es mit seiner Kunst nahm, beweist u. a., daß er den Bau des zur Kirche gehörigen Pfarrhofes ablehnte, weil er den unkünstlerischen Forderungen des maßgebenden geistlichen Herrn nicht nachgeben konnte. Im übrigen sollte gerade der Platz, auf dem die Kirche steht — der Ferdinand von Miller-Platz — ganz nach seinen Plänen umbaut werden. Das Grundstück für die Kirche wurde seinerzeit von dem † Erzgießer Ferdinand von Miller schenkungsweise dem Kirchenbauverein überlassen, während das umliegende Gelände im Besitz der Familie blieb und nach und nach der Bebauung zugeführt werden sollte*) und zwar nach den generellen Plänen von Romeis, so daß auch bei Verkauf einer der Plätze die Bauherren in der Hauptsache an Romeis' Pläne gebunden bleiben und demnach alle Aussicht besteht zur allmählichen Ausführung der Romeis'schen Baugedanken — ein Schicksal, das so selten großen Gedanken zuteil wird; denn wie

wenigen Architekten ist das Glück beschieden, für einen von ihnen geschaffenen Monumentalbau auch die ganze Umgebung stimmen zu können! Wie Romeis hier an der Platz- und Straßenanlage das maßgebende Wort zu sprechen hatte, so hat er auch bei der Anlage der Richard Wagner-Straße (an welcher er den Neubau der Kunstgewerbeschule — weibliche Abteilung — und mehrere Privathäuser gebaut hat) und der Schackstraße entscheidend eingegriffen. Und wenn einst keiner seiner zahlreichen Schüler, die in Dankbarkeit seiner gedenken, mehr unter den Lebenden weilen wird, die Bannkirche und ihre Umgebung werden zu lebendigen Zeugen dafür, welch' feinfühlig, phantasievollen Künstler die Münchener Baukunst unserer Tage mit Romeis verloren hat.

Romeis war keiner von denen, die sich hervordrängen; schlicht und bescheiden wie er persönlich war, war ihm jedes reklamehafte Auftreten zuwider. Sein unentwegtes Festhalten an den alten Vorbildern hat man ihm oft zum Vorwurf gemacht. Gewiß, er steht mit seinen Arbeiten vollständig auf dem Boden des Alten — allerdings aus innerer Überzeugung. Aber wenn wir deshalb auch bei ihm überall auf bekannte Züge stoßen, so sprechen sie doch zu uns nur wie die nahen Blutsverwandten alter Freunde: die Ähnlichkeit der jungen Generation mit der alten ist unverkennbar, jedoch es ist eine natürliche, aus der Sache herausgewachsene, keine Maske.

Was er von den Vätern ererbt hatte, das hat er wirklich erworben und zu seinem zinstragenden Besitz zu machen gewußt! —

G.

*) Bis jetzt ist nur ein Eckhaus zur Ausführung gelangt — das Haus des Brt. Dr. Oskar v. Miller —, in dem auch der Erbauer sein Heim aufgeschlagen hatte.

als das quantitative Schaffen des Schülers angestrebt werden müßte. So könnte man z. B. durch skizzenhafte Schnellentwürfe den Schüler im Hocheder'schen Sinne mit häuslicher Arbeit am fruchtbarsten beschäftigen.

Für die Lehrerschaft ist das heutige Unterrichtssystem nichts als ein allmähliches Verkümmern, namentlich für den, der sich nicht praktisch betätigen kann, da ja nur ein geringer Prozentsatz mit der Verwirklichung des Einheitsgedankens im Entwerfen tätig ist und dieser wiederum viel zu wenig in gegenseitigen Wettbewerb gestellt ist. Die Uebrigen müssen den Einheitsgedanken durch nichts als schablonenhafte Stückarbeit bald in dieser, bald in jener Rüsthöhe als schwankende Mauer zusammenfügen, in der Gewärtigung, daß dieser oder jener Flecken zu einer gedeihlichen Weiterarbeit für den Nächsten nicht recht geeignet ist. Deshalb würde für die Lehrerschaft diese neue Unterrichtsart von hoher fortschrittlicher Bedeutung sein. Sie stellt mit einem Male jedem die gleiche Aufgabe, steckt jedem das gleiche Ziel mit gleicher Freude und gleicher Last. Jetzt erst können sie gegenseitig in edlen Wettbewerb treten, auf schnellstem Wege das Gute zum Durchbruch bringen und es kann nun jeder die Früchte seiner Arbeit als Dank für seine Tätigkeit ernten. Es kann jeder die Schaffensfreude am Entwurf, dem Ideal der Baukünstler, zum Wohle des ganzen Unterrichtswesens genießen. Dasselbe kann sich jetzt aus der Drillanstalt mehr zum Ideal eines Fortbildungswesens emporheben, das die Notwendigkeit des Zusammenwirkens im Sinne der alten Innung in sich schließt, und es kann so die Erziehung der Alten in unserer bewegten Zeit annähernd ersetzen. Es lassen sich auch dabei am leichtesten alle angebahnten Reformen durchführen. Vor allem wird aber auch die Gründlichkeit der Entwurfs-Bearbeitung erreicht, denn jetzt hat ein Lehrer nur nötig, 4 oder 8 Entwürfe zu durchdenken, was ihm mit 30 bis 35 Entwürfen fast ein Ding der Unmöglichkeit war, denn es entspräche ja dies der Arbeit eines der größten Baubureaus, in dem viele geschulte und gereifte Kräfte kaum diese Arbeit leisten.

Auch die individuelle Kraft des Schülers läßt sich erst heben, wenn, wie es jetzt der Fall ist, die Aufgabe dem Schüler durch ein näheres Kennenlernen seitens des Lehrers angepaßt werden kann, und wenn die Anzahl der Schüler in einer Übungs-klasse die Zahl 24 nicht überschreiten dürfte.

An und für sich wird die Arbeit des Lehrers wohl schwerer werden, aber dafür sicher interessanter, wenn er von Stufe zu Stufe verfolgen kann, wie sich seine Tätigkeit lohnt und wenn er in jedem Semester nur 4-5 neue Gesichter sieht und er auf Kosten des Allgemeinwohles durch geringere Stundenzahl entlastet wird. Selbst in schultechnischer Hinsicht würde sich der ganze Betrieb einheitlicher gestalten können. Es wird nie eine Ueberfüllung der einen Klasse, eine Schwachbesetzung der anderen eintreten können. Und bei den Vortragsstunden wird es vorteilhaft sein, was hier für den Unterricht sehr wesentlich ist, bald eine größere, bald eine geringere Anzahl aus den gleichmäßig verteilten Stufen der Übungs-klassen aufnehmen zu können.

Vortrag und Übung können wechselseitig in denselben Räumen wie bisher bewältigt werden. Also dürfte auch darin nicht die geringste Schwierigkeit für die Verwirklichung des Gedankens zu finden sein. Im Gegenteil würde sich noch so manche segensreiche Einrichtung mit der Idee verbinden lassen, wie z. B. die Führung von Jahrbüchern, Klassenalbums, Klassenskizzenbüchern, die Anschaffung privater Bibliotheken, das Halten und Besprechen von Zeitschriften und vieles andere mehr. Vor allem werden aber die Flüchtigkeit und die Oberfläch-

lichkeit der Schüler, die durch den vielen Lehrerwechsel bedingt wird, sicherlich verringert werden. Dem begabteren Schüler wird sich ein Gebiet zur größeren Vertiefung bieten, dem schwerfälligen eine gründlichere Unterstützung. Es wird sicherlich einen großen Fortschritt bedeuten, wenn wir dadurch den Born des individuellen Könnens unseres deutschen Volkes in vollem Maße schöpfen und die schwere volkswirtschaftliche Schädigung der Bauherren durch die Mißbildung des mittleren Technikerstandes beseitigen können.

Es würde sich noch so manches Uebel abstreifen lassen, namentlich würden die nicht geringe Anzahl der Schüler, die auf halbem Wege stehen bleiben, wenigstens etwas mit von der Schule ins praktische Leben nehmen, was sie dort auch wirklich verwerten könnten. Ebenso könnte für junge Schüler, um sie zu größerer Reife zu bringen, nur der Besuch von Winterklassen empfohlen werden, während ältere in Durchgangsklassen im Winter und Sommer ausgebildet werden könnten. Um den Lehrer in der Sommer-Bautätigkeit etwas für Studienzwecke zu entlasten, ließen sich vielleicht die Stunden der Übungs-klassen prozentual zur Schülerzahl verringern, während sie andererseits für den Schüler durch sogen. Beschäftigungszeit auf der gleichen Höhe erhalten werden könnten.

Etwaige Bedenken für einseitige Ausbildung werden nicht schwerwiegender sein als heutzutage, da ja auch nur ein Lehrer im Entwerfen der Hauptsache nach dem Können der Schüler den Stempel aufdrückt. Ebenso hat man keine Bedenken gegen etwaige Nichterfüllung geforderter Fächer oder Ueberschreitung des Zieles der Baugewerkschule zu befürchten, da diese doch leicht durch entsprechende Vorschriften in den richtigen Grenzen gehalten werden können. Natürlich werden sich einige wenige Fächer nicht ganz im zerlegten Entwurf erfüllen lassen, wie zum Beispiel ein Sterngewölbe, schwierigere Steinschnitte usw. Die kann man ja dann notgedrungen wie bisher als Stückwerk behandeln. Ehe wir aber nicht den Einheitsgedanken mit aller Freundlichkeit unseren Schülern aufzwingen, deren Denkfähigkeit und Interesse zum Fach nicht steigern können und ehe nicht die durch den vielen Wechsel der Lehrfächer bedingte Flüchtigkeit unserer Schüler eingeschränkt werden kann unter möglichster Erzielung lang anhaltender freundschaftlicher Beziehungen zwischen Lehrer und Schüler, eher wird es nicht besser werden. So lange wir

unsere Schüler nicht in dankbarer Liebe an ihre Schule fesseln können, so lange werden sie dort nur eine Säuglingsnahrung erhalten, die nie einen Mann zur selbständigen Reife bringen wird. Die Schule wird sich nie zur Höhe einer Stätte für wahre Kultur emporheben können, sie wird für immer eine Durchgangstation ohne jegliches Endziel bleiben. Jedenfalls wird sich die unverkennbar notwendige Hocheder'sche Forderung „Vom Großen ins Kleine“ kaum anders als fruchtbarer Unterricht verwirklichen lassen, da jede Stufenausbildung diesem Grundsatz widerspricht, jeder Schüler und Lehrer ein Teil für sich bleibt, während nach den geschilderten Vorschlägen jeder selbst, Lehrer wie Schüler, den Gedanken für das Ganze in sich trägt, der gleichsam als unentbehrliches Rad eines Getriebes der Arbeitsleistung der Maschine in ausgiebigster Weise vollziehen hilft.

Es ist selbstverständlich, daß wir der Schule nicht gereifte Männer entsenden können, aber wir müssen in die Schüler wenigstens einen Keim legen, der in allem Sturm und Wetter zum fruchtbaren Baume reifen kann. Und das erreicht das System unserer heutigen Baugewerkschule nicht. —

Münster i. W.

Dipl.-Ing. A. Muschter.



Schlafzimmer aus Schloß Matzen in Tirol.

Architekt: Leonhard Romeis, weiland Professor an der königl. Kunstgewerbeschule in München.



DELSITZ DES FREIHERRN HEIN-
 RICH VON LIEBIG IN FRANK-
 FURT-SACHSENHAUSEN * * *
 ARCHIT.: † LEONHARD ROMEIS,
 WEILAND PROFESSOR AN DER
 KUNSTGEWERBE-SCHULE IN
 MÜNCHEN * * * * *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
 XXXIX. JAHRGANG 1905 * N^o. 12

I.

Der preußische Etat sieht unter den einmaligen außerordentlichen Ausgaben für 1905 als I. Rate für die Umgestaltung der Bahnanlagen in Köln einen Betrag von 300 000 M. vor. Diese unscheinbare Summe soll zur Einleitung einer durchgreifenden, den heutigen Verkehrs-

Die Gründe, welche die Umgestaltung der Bahnanlagen erforderlich machen, sind teils betriebstechnischer Art, teils beruhen sie auf dem Bedürfnis nach freier Entwicklung des rechtsrheinischen Stadtteiles Deutz, die jetzt behindert ist durch die auf längere Strecken die Stadt vom Rheinufer abschneidende Eisenbahnlinie.



Kanzel in der St. Bennokirche in München. Architekt: Prof. Leonhard Romeis †.

bedürfnissen angepaßten Umgestaltung und Erweiterung der Bahnanlagen auf beiden Rheinufern dienen, für welche die Gesamtkosten auf 33 558 000 M. veranschlagt sind, wovon 2 058 000 M. aus dem Dispositionsfonds in den letzten Jahren bereits in aller Stille für den dringlichsten Grunderwerb verausgabt wurden.

Der Etat gibt zu diesem umfangreichen Plan folgende Erläuterung: Der Hauptbahnhof Köln (HfB auf dem Plan), auf welchem z. Zt. 307 fahrplanmäßige Personenzüge, bei starkem Verkehr noch eine Anzahl Vor- bzw. Nachzüge und an den Sonntagen meist noch 32 Sonderzüge verkehren, ist diesem Verkehr in seiner jetzigen Ausbildung

nicht mehr gewachsen. Von den genannten Zügen fahren je 12 in jeder Richtung von der einen zur anderen Rheinseite durch, für alle übrigen ist der Bahnhof Kopfstation. Die Leerwagenzüge müssen hauptsächlich auf dem linksrheinischen Betriebsbahnhof bei St. Gereon (B a. d. Plan), zumteil auch auf dem rechtsrheinischen Bahnhof Deutzerfeld (Df a. d. Plan) bereit- und abgestellt werden. Der erstere Bahnhof ist nicht erweiterungsfähig, der andere muß für den starken Durchgangsverkehr frei gehalten werden. Da in den letzten Jahren die Zunahme des Zugverkehrs jährlich 8—10% betragen hat, so haben sich die Betriebsverhältnisse sowohl auf dem Hauptbahnhof wie auf den genannten Betriebsbahnhöfen stetig verschlechtert.

Ueberlastet ist ferner vor allem die 2gleisige Eisenbahnbrücke, welche allein den gesamten Verkehr zwischen den beiden Rheinufern vermittelt, jetzt schon täglich von 340 Fahrten belastet wird und auch dem Güterzugsverkehr dienen muß (z. Zt. 44 Züge nach jeder Richtung). Erschwerend wirkt dabei noch der Umstand, daß die Brückenrampe auf der Deutzer Seite ein Gefälle von 1:56 besitzt. Bei lebhaftem Personenverkehr erleidet daher der Güterverkehr, der auch durch den Hauptbahnhof durchgeführt werden muß, häufig unliebsame Verzögerungen.

Eine weitergehende Entlastung für die Strecke Köln H.-B.—Deutzerfeld wurde durch Ueberleitung eines Teiles des durchgehenden rechtsrheinischen Verkehrs auf die

sie verbindet unter Ueberschreitung des Rheines mit einer festen zweigleisigen Brücke im Süden der Stadt Köln die Bahnhöfe Köln-Süd, Eifeltor, Kalk-Süd und Kalk-Nord mit einander. Die neue Verbindung wird indes nicht nur dem Güterverkehr, sondern auch dem Personenzug-Betriebe dienen können und weitere Erleichterungen in der Betriebsführung zur Entlastung des Hauptbahnhofes Köln ermöglichen. Zur Erhöhung der Betriebssicherheit, wie auch in Rücksicht auf den Straßenverkehr ist die Beseitigung der Straßen- und Wegeübergänge in Schienenhöhe, soweit sie im städtischen Gelände liegen, und Ersatz durch Unterführung in den hochgelegten Bahnstrecken in Aussicht genommen. Auch soll den Wünschen der Stadtgemeinde Köln entsprechend als Ersatz für den in Wegfall kommenden Bahnhof Köln-Deutz (Schiffbrücke) an den durchgehenden Linien Köln H.-B.—Mülheim a. Rh. und Köln H.-B.—Troisdorf in der Nähe der Mülheimer Chaussee ein für die Abfertigung von Personen und Gepäck geeigneter Bahnhof angelegt werden.

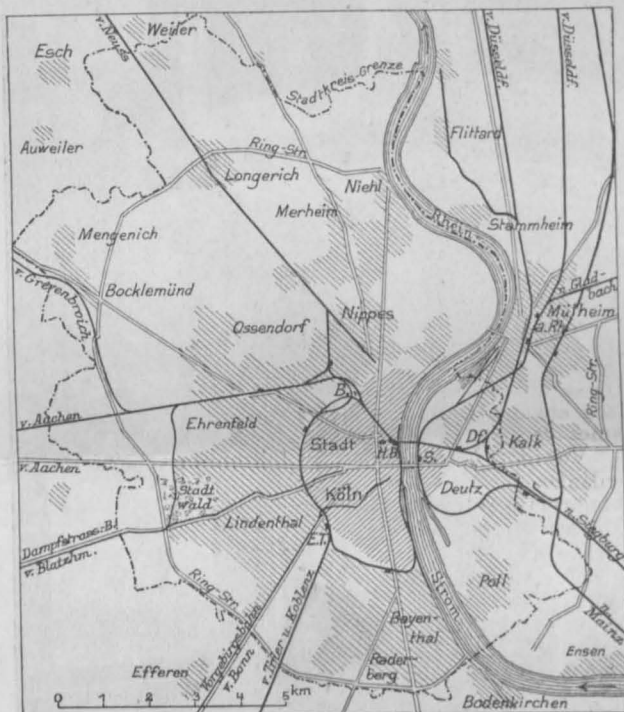
Mit Rücksicht auf die ihr erwachsenden Vorteile hat die Stadtgemeinde sich bereit erklärt, zu den Kosten der Bauausführung einen baren Betrag von 5750 000 M. zu leisten. Dagegen soll der Stadt der aufzugebende Bahnkörper der rechtsufrigen Bahn von der bestehenden Eisenbahnbrücke bis zur Einmündung der neuen Verbindungslinie über die südliche Rheinbrücke nebst den der Bahn gehörigen Grundstücken an dieser Strecke unentgeltlich überlassen werden.

Von den vorgesehenen Gesamtkosten von 33,558 Mill. M. entfallen, wie schon bemerkt, 2,058 Mill. auf den bisher erworbenen Grundbesitz, 16,05 Mill. auf die neue Verbindung zwischen den Linien Köln—Bonn und Köln (Kalk)—Troisdorf mit Ueberschreitung des Rheines im Süden der Stadt Köln, 15,05 Mill. M. auf die übrigen Arbeiten einschließlich der neuen zweigleisigen Brücke neben der vorhandenen Eisenbahnbrücke. —

II.

Von einem Fachmann aus Köln erhalten wir, soweit die Frage der Anlage zweier neuer Eisenbahnbrücken und einer festen städtischen Straßenbrücke anstelle der alten Schiffbrücke in Frage kommt, folgende Ausführungen:

„Die langjährigen Verhandlungen der Stadt Köln mit dem Eisenbahnfiskus wegen Umänderung der Bahnanlagen, insbesondere auf der rechten Rheinseite, sind jetzt zu einem gewissen Abschluß gelangt. Dabei sind indes einige Umstände eingetreten, die vom technischen und wirtschaftlichen Standpunkt eine Kritik herausfordern. In erster Linie der Punkt, daß die Eisenbahnverwaltung beabsichtigt, auch um die Leistungsfähigkeit des jetzigen Kölner Hauptbahnhofes zu erhöhen, einen weiteren Brückenkörper mit 2 Gleisen neben dem jetzigen über den Rhein zu legen. Dieser müßte dann an die nördliche Seite der jetzigen Brücke angegliedert werden, selbstverständlich aber besondere Pfeiler mit neuherzustellenden Fundamenten erhalten und könnte auch schwerlich in der Form so eingerichtet werden, daß eine Uebereinstimmung mit dem jetzigen Kastengitterträger entstehen würde. Nun liegt auf der südlichen Seite neben der vorhandenen Eisenbahnbrücke ein zweiter allerdings leichter Träger für den Straßenverkehr, der aber dieselben Abmessungen wie der für den Eisenbahnverkehr besitzt und auch einheitlich mit diesem zusammen gegründet ist. Es drängt sich nun umso mehr der Gedanke auf, ob dieser Träger nicht für Eisenbahnzwecke nutzbar gemacht werden könnte, als dann die Weichenentwicklung aus den jetzigen Hauptbahnhofgleisen heraus eine viel leichtere und mit schlanken Krümmungen möglich sein wird, als die nach der Nordseite. Es ist nun nicht recht zu verstehen, warum nicht von Seiten der Stadt Köln selbst Vorschläge gemacht worden sind, um der Eisenbahnverwaltung diese Lösung zu ermöglichen. Der jetzige südliche, dem Straßenverkehr dienende Brückenkörper ist allerdings erst vor einigen Jahren zum Zweck der Ueberführung der Straßenbahn verstärkt worden, die Leistungsfähigkeit desselben aber eine ganz ungenügende. Die Fahrbahn reicht mit kaum mehr als 5 m nur eben aus, daß die beiden Straßenbahngleise Platz finden, ein schnelleres Fahren hört also sofort auf, sowie sich schweres Fuhrwerk dazwischen schiebt, und wenn bei solchem irgend ein Aufenthalt entsteht, stockt sofort der ganze Verkehr. Zu Zeiten, wenn wegen niedriger Wasserstände oder Eisganges die jetzige Schiffbrücke nicht benutzt werden kann, zeigt sich die Unzulänglichkeit der Brücke in kläglichster Weise. Dabei sind die beiderseitigen Rampen ziemlich steil, also für Lastfuhrwerk schwierig. Es ist deshalb nicht abzusehen, warum dieser Brückenkörper für den Straßenverkehr erhalten zu bleiben braucht, wenn wenige 100 m südlich davon ungefähr im Zuge der heutigen Schiffbrücke eine



Uebersichtsplan der jetzigen Bahnanlagen in Köln.

Linie Mülheim a. Rh.—Kalk-Süd über Köln-Deutz (Bahnhof Schiffbrücke, S a. d. Plan) erzielt. Ein durchgreifender Vorteil würde aber nur durch einen kostspieligen Ausbau dieser Strecke erreicht werden können, deren Beseitigung, wie schon erwähnt, aber von der Stadt dringend gewünscht wird, um Deutz den Zutritt zum Rheinufer zu verschaffen, außerdem aber auch, um für die anstelle der alten Schiffbrücke geplante feste Straßenbrücke über den Rhein eine günstigere Rampen-Lösung zu erhalten, als sie jetzt möglich wäre. Die beschlossene Beseitigung der Festungsumwallung von Deutz gestattet eine den Bedürfnissen entsprechende und auch den Wünschen der Stadt Rechnung tragende Ausgestaltung der rechtsrheinischen Bahnanlagen.

Den Bedürfnissen des Personenverkehrs soll durch einen viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Deutzerfeld und dem Hauptbahnhof Köln unter Herstellung einer neuen zweigleisigen festen Eisenbahnbrücke über den Rhein neben der vorhandenen mit den dadurch bedingten Veränderungen und ermöglichten Verbesserungen des Hauptbahnhofes Köln Rechnung getragen werden. Den Bedürfnissen des Güterverkehrs soll entsprochen werden durch den Bau einer besonderen zweigleisigen Verbindung zwischen den Hauptverkehrsstrecken auf der linken und rechten Rheinseite, den Linien Köln—Bonn und Köln (Kalk)—Troisdorf. Für die Linienführung der neuen Güterverbindungsbahn war die Lage der bestehenden Bahnhöfe auf der rechten und linken Rheinseite bei Köln, insbesondere der beiden neuen Rangierbahnhöfe am Eifeltor (ET a. d. Plan) von Köln und bei Kalk-Nord bestimmend;

große wirklich leistungsfähige Straßenbrücke erbaut wird. *) Diese müßte so eingerichtet werden, daß zwischen den Gleisen für den Straßenbahnverkehr, noch mindestens Raum ist für eine Bahn für schweres Fuhrwerk in jedem Sinn. Zweckmäßigerweise sollte auch noch eine Einzelfahrbreite darüber hinaus zur Verfügung stehen, wenn ein besonders schweres Fuhrwerk eine Ruhepause machen will, so daß es dann aus dem Zug der übrigen herausfahren kann. Das würde allerdings eine Breite der Straßenfahrbahn von etwa 13^m ergeben, was aber an sich durchaus nichts Bedenkliches hat, im Gegenteil ist bei einer Mittelspannung von gegen 200^m, welche diese Brücke erhalten muß, ein großer Abstand der Hauptträger durchaus kein Fehler. Die Brücke muß selbstverständlich so kräftig gebaut werden, daß die Straßenbahnwagen in nahezu vollem Tempo fahren können; leichteres Fuhrwerk, Droschken usw., welches sich im Zug des Straßenbahngleises halten kann, muß dann ebenfalls Trab fahren. Bei solcher Einrichtung ist die Leistungsfähigkeit einer derartigen Brücke eine ganz außerordentlich große, jedenfalls so, daß auf die jetzige kein Verkehr abgeschoben zu werden braucht. Die Steigungsverhältnisse der Rampen werden außerdem bessere als bei der heutigen Brücke, die Mündungsstellen derselben in Deutz fallen fast genau mit denen der alten zusammen; in Köln liegen sie mehr im Schwerpunkt des Verkehrs. Es ist also durchaus kein Bedürfnis vorhanden, die alte Straßenbrücke dann noch beizubehalten, vor allen Dingen auch nicht für die Straßenbahn selbst, die wegen der Hindernisse und der zu leichten Bauart der Brücke doch niemals wird flott fahren können; ein an der Stelle erwünscht bleibender Fußgängerweg wird sich stets herstellen lassen.

Würde die jetzige Straßenbrücke der Eisenbahn freigegeben, sodaß letztere, sei es durch Verstärkung des gegenwärtigen Brückenkörpers, sei es durch Auflage eines neuen, der die Außenabmessungen des jetzigen Eisenbahnkörpers behält, sich dort die gewünschten zwei weiteren Gleise schaffen kann, so würde dies auf alle Fälle ganz erheblich billiger als wenn nach Norden eine vollständig neue Brücke mit Pfeilern gebaut werden muß. Die Einmündung in den Bahnhof wird, wie schon hervorgehoben, glatter, und außerdem würde die Schifffahrt kein weiteres Hindernis erhalten, wie dies durch die sonst notwendige Verlängerung der Strompfeiler entstehen würde. Wenn gleich die Eigentumsfrage heute so liegt, daß auch der Straßenkörper der Eisenbahn gehört, so ist doch die Aufgabe desselben für den Straßenverkehr von der Zustimmung der Stadt abhängig und die Eisenbahnverwaltung wird gerechterweise einen Teil der Baukosten, welche sie auf diese Art spart, der Stadt vergüten können. Außerdem wird auch die Brückengeldfrage sich dadurch noch weit einfacher lösen, weil dann der ganze Verkehr über die neue städtische Brücke gehen wird. Die Mehrkosten für den dem neuen Eisenbahnträger anzugliedernden Fußgängersteig würde die Stadt bezahlen können und dann dafür auch dort das Brückengeld zu erheben berechtigt sein. Eine solche Lösung erscheint sowohl im Eisenbahn-Verkehrsinteresse als die erwünschtere, vor allem aber auch aus ästhetischen Gesichtspunkten. Der für den Eisenbahnbetrieb umzubauende jetzige Straßenkörper würde sich organisch und ohne aufzufallen in den jetzigen Zustand einfügen, während die im anderen Falle nach Norden anzuschuhende neue Eisenbahnbrücke stets eine mißförmige Zutat bleiben wird, auch wenn die Trägerform in möglichste Uebereinstimmung mit den alten gebracht werden sollte. An der Entwicklung dieser Verhältnisse sind aber nicht nur die örtlichen Anwohner beteiligt, sondern auch weitere Kreise. Die Stelle am Rhein neben dem Dom ist eine von allgemeinem ästhetischem Interesse; hat man doch sogar s. Zt. auf die Anregung des Königs Friedrich Wilhelm IV. hin die Brückenachse genau in die Domachse gelegt. Aber auch sonst hat die Allgemeinheit ein Interesse daran, daß bei den sehr kostspieligen Umänderungen der Eisenbahnanlagen in den großen Städten nicht unnötiges Geld ausgegeben wird.

Eine ähnliche Anregung wäre für den Bau der Brücke zu geben, die weiter im Süden der Stadt etwas außerhalb der heutigen Umwallung zunächst für Eisenbahnzwecke erbaut werden soll, um eine weitere Verbindung der rechtsrheinischen Linien mit dem Hauptbahnhof Köln zu ermöglichen. Dort wäre umgekehrt der Fall in Rücksicht zu ziehen, daß ziemlich in derselben Lage nach Süden, die Stadt früher oder später auch noch eine Straßenbrücke bauen will. Es ergäben sich dann auf einer Strecke von kaum mehr als 3^{km} in Zukunft nicht weniger als 4 Brücken mit ihren zahlreichen Pfeilerstellungen, wobei die alte nördlichste Brücke ja wohl 6 Gleise-Spur haben würde,

sodaß also eine beträchtliche Störung der Schifffahrt entstehen müßte. Dies führt unweigerlich zu dem Vorschlag, die neue Eisenbahnbrücke im Süden so auszugestalten, daß sie gleichzeitig dem Straßenverkehr dienen kann. Die großen nordamerikanischen Brückenbauten der letzten Zeit geben ja die verschiedensten Lösungen, wie man derartige Brückenkörper einteilt. Es würde im vorliegenden Falle, da es wünschenswert wäre die Straßenbrücke nicht höher zu legen als die Eisenbahnbrücke, sich vielleicht empfehlen, die Fußgängersteige in den Mitteltrakt neben die Eisenbahngleise zu legen, sodaß der Abstand der Hauptträger damit 10^m beträchtlich überschreiten würde. Die Fahrbahn für Lastfuhrwerke und Straßenbahn wäre dann jeweils nach der Außenseite der Hauptträger ausgekragt anzuordnen, wodurch eine störende Einwirkung des Geräusches der Eisenbahn auf den Fuhrwerksverkehr beseitigt und keine der Fahrbahnen höher über den Strom zu führen wäre, als unbedingt nötig ist. Die Straßen- und Fußgängertrampe auf beiden Seiten würden mit 1 zu 40 Gefälle z. B. sehr rasch so weit herunterführen, daß man unter den schwächer fallenden Eisenbahnrampen hindurch, die Verbindung herstellen kann. Eine dergestalt für Eisenbahn- und Straßenverkehr zugleich eingerichtete Brücke würde jedenfalls ganz erheblich billiger werden, als zwei besondere Bauten. Man kann wohl grundsätzlich die Ansicht aussprechen, daß, wenn Brücken wie in diesem Falle, bis zu stark 15^m mit Unterkante-Konstruktion über Niedrigwasser hochgehoben werden müssen und in Summa reichlich 400^m überspannen, man dann von Einzelbauten möglichst absehen und wie in Amerika kombinieren soll. Wenn damit an unsere Brückenbauanstalten, sowohl in rein konstruktiver wie in ästhetischer Beziehung neuartige Aufgaben herantreten, so ist das ja auch kein Fehler; befriedigende Lösungen werden von ihnen schon gefunden werden. Es ist bei der ganzen Behandlung dieser Frage in Köln außerordentlich zu beklagen, daß die Angelegenheiten mit einer durchaus nicht in dem Maße notwendigen Geheimniskrämerei umgeben worden sind, sodaß die fachlichen Kreise eigentlich gar keine Stellung dazu haben nehmen können. Gerade hier aber sind auch, abgesehen von den Bürgern und Steuerzahlern, die an einer richtigen Lösung die Nächstbeteiligten sind, doch auch weitere Kreise interessiert, daß nicht zuviel Geld ausgegeben und doch etwas Zweckmäßiges und möglichst ästhetisch Wirk-sames damit erzielt wird. —

Von den vorstehenden Ausführungen scheint uns der Gedanke einer Verbindung der geplanten südlichen Eisenbahnbrücke mit einer Straßenbrücke, wenn dadurch auch eine so wesentliche Kostenersparnis kaum wird erzielt werden können, namentlich im Interesse des Schifffahrts-verkehrs durchaus beherzigenswert. Ob dagegen die Benutzung der jetzigen Straßenbrücke oder auch nur ihres Unterbaues für Eisenbahnzwecke zunächst technisch möglich ist, kann nur bei genauer Kenntnis der konstruktiven Einzelheiten und namentlich auch der Pfeilergründung beurteilt werden. Bei der Führung der beiden neuen Gleise über den Rhein und deren Verbindung mit den vorhandenen Gleisanlagen des Bahnhofes kommt aber namentlich auch der Umstand infrage, daß sich dieselben auf der Nordseite hinter dem Hauptbahnhof auf einer Ueberbauung des Bürgersteiges der Maximinenstraße entlang führen lassen, während sie auf der Südseite der vorderen Front des Bahnhofes vorgelagert werden müßten.

Schwerwiegend erscheint ferner die Frage, ob es überhaupt möglich ist, den alten Verkehrsweg aufzugeben und den ganzen Wagenverkehr über die im Zuge der alten Schiffsbrücke, also 4—500^m oberhalb zu errichtende neue Brücke zu führen. Hier können namentlich auf der Kölner Seite Werte mitsprechen, gegen welche die Kosten des Neubaues einer Brücke nicht in Betracht kommen.

Wenn schließlich auch das ästhetische Moment ins Feld geführt wird, so stehen wir auf dem Standpunkte, daß die jetzige Rheinbrücke mit ihrem ungefügen Kastenträger das Stadtbild in wenig schöner Weise durchschneidet und verdeckt und daß wir eine Veränderung dieses Bildes nicht bedauern würden. Die Eisenbahnbrücke ist nun zwar erst jetzt verstärkt worden, aber ein Umbau des eisernen Ueberbaues dürfte doch bei dem veralteten System schließlich nur eine Frage der Zeit, wenn auch nicht der allernächsten, sein. Bei dem Bau der neuen Brücke wird man sich also diesem alten System keinesfalls allzu nahe anpassen können, selbst auf die Gefahr hin, daß vorübergehend ein unbefriedigender Zustand entsteht, man muß vielmehr hier auch mit der ferneren Zukunft rechnen.

Darin geben wir aber dem Verfasser durchaus Recht, daß diese Fragen nicht nur für die Stadt Köln, sondern allgemein von weitgehendstem Interesse sind und daß man sie nicht hinter verschlossenen Türen, sondern in breiter Öffentlichkeit behandeln sollte. —

*) Vergl. den Bericht über diesen Plan Jahrg. 1901 S. 420 mit Plan.

Vermischtes.

Ausstellung des Akademischen Architekten - Vereins Berlin. Vom 10.—17. Febr. veranstaltet der Akademische Architekten-Verein Berlin (Rothenburger Verband) unter dem Protektorat des Hrn. Geh. Reg.-Rat Prof. Hehl in der Aula der Technischen Hochschule zu Charlottenburg eine Ausstellung von künstlerischen Arbeiten seiner Mitglieder. Die Ausstellung soll mit ihren Zeichnungen und Photographien ausgeführter Bauten, ihren Konkurrenz- und Idealentwürfen, einschl. der Darstellungen von Innenräumen und Möbeln, dazu beitragen, ein Bild der jungen Architektur zu geben, soweit sie der Charlottenburger Hochschule entwachsen ist. Sie umfaßt neben den rein baukünstlerischen Arbeiten Entwürfe für Plakate und für das Kunstgewerbe, sowie Ornamentstudien, Aquarelle und Reiseskizzen. Die Ausstellung ist bei freiem Eintritt täglich von 10—4 Uhr geöffnet. —

Die Kanalvorlage ist im preuß. Abgeordnetenhaus mit 244 gegen 146 Stimmen am 8. Februar in 3. Lesung angenommen worden und zwar in der Fassung der Kommissions-Beschlüsse mit den zugehörigen Resolutionen. Wir lassen Näheres nachfolgen. —

Preisbewerbungen.

Ein Wettbewerb der Aktiengesellschaft „Aschingers Bierquelle“ in Berlin für die Mitglieder der „Vereinigung Berliner Architekten“ betrifft eine große Bauanlage am Potsdamer Platz in Berlin. Die genannte Aktiengesellschaft beabsichtigt, auf den Grundstücken Königsgrätzer-Str. 124 bis 129 und Leipziger Platz 2, 4 und 5 einen Neubau zu errichten, welcher ein Hotel, ein Restaurant, eine Bierquelle, ein Café und eine Anzahl Kaufläden enthalten soll. Der auf dem Wege des beschränkten Wettbewerbes hierfür zu erlangende Entwurf ist so einzurichten, daß das Grundstück Leipziger Platz 3 mit der gesamten Baugruppe vereinigt oder auch ausgeschaltet werden kann. Die Läden, teils mit 1, teils mit 2 Schaufenstern, sollen die ganze Front der Königsgrätzer-Str. einnehmen und nur von den von hier zu nehmenden Eingängen zum Café, zur Bierquelle, zum Hotel und zum Restaurant unterbrochen werden. Das Café ist auf Erd- und erstes Obergeschoß zu verteilen; die Bierquelle soll von der Königsgrätzer-Str. bis zum Leipziger Platz durchgehen; die Restauration ist auf dem südlichen Teile des Grundstückes anzulegen und das Hotel soll die verbleibenden Teile des Erd- und der übrigen Geschosse einnehmen und je einen Zugang von der Königsgrätzer Straße und dem Leipziger Platz erhalten. Eine große Eintrittshalle für das Hotel mit stattlicher Treppenanlage, die gefordert sind, dürfte den künstlerischen Mittelpunkt der gesamten Bauanlage bilden. Lese-, Schreib-, Rauch-, Damen- und Konversations-Zimmer sollen diesen Mittelpunkt im Erdgeschoß umgeben. Der verbleibende Raum der oberen Geschosse ist für ein- und zweibettige Gastzimmer zu verwenden. 50—70 derselben sind mit Bädern zu verbinden. Von der Eintrittshalle zum Hotel aus ist eine unmittelbare Verbindung mit dem Wein- und Bierrestaurant zu schaffen, im übrigen aber sind die Wirtschaftsbetriebe der Restauration und der Bierquelle vollständig von einander zu trennen. Die Fassaden sollen in Haustein ausgeführt werden; auf Balkons wird kein besonderer Wert gelegt. Auf der Durchführung der Untergrundbahn unter dem südlichen Teil der Baugruppe ist Rücksicht zu nehmen. Es gelangen 5 Preise von 6000, 5000, 4000, 3000 und 2000 M. zur Verteilung. Die zur „vollständigen Klarlegung des Entwurfes“ notwendigen Zeichnungen sind 1:200 verlangt. Dem fünfgliedrigen Preisgericht gehören als Architekten an die Hrn.: Geh. Brt. v. Groszheim, Geh. Brt. v. d. Hude, Geh. Brt. Schmieden und als Ersatzmann Hr. Hofbrt. Geyer. Die Summe der Preise von 20000 M. kann auf einstimmigen Beschluß des Preisgerichtes auch in anderer Abstufung in 5 Preise eingeteilt werden; ein I. Preis muß aber unter allen Umständen zuerkannt werden. „Wenn dem Gewinner des I. Preises nicht der Auftrag aufgrund der Honorarnorm zur Weiterbearbeitung und Leitung der Bauausführung erteilt wird, soll demselben außer dem Preise eine Entschädigung von 4000 M. gezahlt werden.“ Dieser Satz wird von den Wettbewerbern, so gut er gemeint sein mag, mit gemischten Gefühlen aufgenommen werden, denn er stellt in seiner ersten Hälfte die künstlerische Ausführung der hochbedeutenden Aufgabe in lockende Aussicht, öffnet aber in seiner zweiten Hälfte auch allen anderen Möglichkeiten die Wege. Diese Möglichkeiten sind nach der Lage der Dinge dem Einfluß des Preisgerichtes entrückt. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß bei dieser Unbestimmtheit des Ausgangs sich mancher Baukünstler von Ruf, der sonst wohl sich an der Lösung der Aufgabe beteiligt hätte, veranlaßt sieht, dem Wett-

bewerbe fern zu bleiben. Diese Wirkung ist sicher nicht gewollt, sie wird aber eintreten, wenn nicht noch ein entschiedenerer Zug gerade in diese Bestimmung kommt. Niemand würde etwas haben dagegen einwenden können, wenn der Satz überhaupt fortgeblieben wäre oder wenn schlechtweg gesagt wäre, es sei beabsichtigt, den Gewinner eines Preises an der Ausführung zu beteiligen. So aber, wie er da steht, trägt er Zweifel in die Angelegenheit, wo doch die möglichst erfolgreiche Abwicklung einer so anziehenden und bedeutenden Aufgabe zu einer wichtigen Interessenfrage der „Vereinigung Berliner Architekten“ wird. Jedenfalls aber ist mit Dank anzuerkennen, daß die Aktiengesellschaft die bedeutende Aufgabe zum Wettbewerb gestellt hat. —

Wettbewerb Lutherhaus Plauen. Das Lutherhaus soll auf dem Lutherplatze in Plauen zum Andenken an den großen Reformator anstatt eines früher geplanten Lutherstandbildes, also als Denkmal errichtet werden. Bei diesem Gedanken war offenbar das Melancthonhaus in Bretten das Vorbild. Es ist bedauerlich, daß dieser so sympathische Gedanke durch die ungünstigen Konkurrenz-Bedingungen vermutlich leider nicht die Lösung finden wird, die seine Bedeutung verlangt. Denn die Preise sind so niedrig, daß kaum Architekten von einigem Ruf Neigung haben werden, ihre übrige Tätigkeit zugunsten dieser Aufgabe zu unterbrechen. Die Summe für den Ankauf eines Entwurfes (50 M.) ist gegen allen Brauch nieder. Es wird uns zwar mitgeteilt, daß ein Preisrichter, Hr. Brt. Hempel, eine Erhöhung der Preise verlangt habe, „daß aber der Kirchenvorstand im Hinblick darauf, daß es sich um Gelder handelt, die von einer nicht reichen Kirchgemeinde in jahrelangen Sammlungen aufgebracht worden sind“, glaubte auf der angenommenen Summe bestehen zu müssen. Hätte es da nicht näher gelegen, die Ankaufssumme den Preisen zuzuschlagen oder überhaupt nur einen engeren Wettbewerb zu eröffnen, wenn es nun einmal ein Wettbewerb sein mußte? Die Zeichnungen sind 1:200 verlangt; die Bausumme beträgt ausschl. aller Nebenanlagen 80000 M. Das Raumprogramm fordert für das in Sockel-, Erd-, Ober- und Dachgeschoß zu errichtende Gebäude einen Luthersaal, einen kleineren Saal für Bibelstunden, Konfirmanden-Unterricht, Chorübungen usw., Räume für die Kirchnerei, eine Wohnung für die Diakonissinnen, weitere Wohnungen für die Kirchenbediensteten, sowie Nebenräume. Die Wahl des Baustiles bleibt dem Künstler überlassen; vor allem jedoch ist darauf zu achten, daß das Gebäude schon im Äußeren als Lutherdenkmal wirkt. Eine Zusicherung hinsichtlich der Ausführung ist nicht gemacht, vielmehr ausdrücklich erklärt, daß die Luthergemeinde in Plauen sich nicht verpflichtet, den Bau nach einem der Entwürfe zur Ausführung zu bringen. —

Wettbewerb Parlamentspalast Montevideo. Nach einer uns von privater Seite zugehenden Mitteilung wurden in diesem internationalen Wettbewerb ein I. und III. Preis nicht verteilt, dagegen zwei II. Preise den Entwürfen „Hispania“ und „Agraciada“ zuerkannt. Mit einem Preise von je 600 Pesos (2400 M.) wurden bedacht die Entwürfe „Themis“, „Fortitudo nostra lex“, „20. Abril 1813“, „Festina lente“, „Silvestre Blanco“, „Xap“ und „Mars 1904“ (Verf. Arch. Alex Koch in London). Sollten sich unter diesen Arbeiten solche von deutschen Bewerbern befinden, so würde es sich empfehlen, falls dieselben noch keine unmittelbare Nachricht erhalten haben, sich an das Konsulat von Uruguay in Berlin zu wenden. Dem Vernehmen nach soll ein preisgekrönter Entwurf eines Architekten in Buenos Aires zur Ausführung gewählt sein, der in der Zwischenzeit jedoch von seinem Diener ermordet wurde. Wir haben übrigens S. 524, Jahrg. 1903, die Beteiligung an diesem Wettbewerb nicht empfohlen. —

Wettbewerb betr. Entwürfe für das Gebäude der Wiener Handels- und Gewerbekammer. Die Verfasser der zum Ankauf empfohlenen Entwürfe sind: Brt. Alois Wurm in Wien für den Entwurf „Concordia“, Arch. Rud. Krauss in Wien für den Entwurf „Videant consules“. Es liefen 39 Entwürfe ein. —

Wettbewerb Bankgebäude Darmstadt. Es wurde noch der Entwurf mit dem Kennzeichen des viergeteilten Quadrates, Verf.: Paul Ludw. Troost und Peter Birkenholz in München, angekauft. —

Inhalt: Ehrung für Otto Mohr. — Nur eine Fachfrage oder mehr? — Leonhard Romeis (Schluß). — Die geplante Umgestaltung der Bahnanlagen und der Bau neuer Rheinbrücken in Köln. — Vermischtes. — Wettbewerbe.

Hierzu eine Bildbeilage: Edelsitz des Freiherrn Heinrich v. Liebig in Frankfurt-Sachsenhausen.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wih. Greve, Berlin.

DEUTSCHE BAUZEITUNG

XXXIX. JAHRG. NO. 13. BERLIN, DEN 15. FEBRUAR 1905

Wohnhaus-Neubauten in Barmen.

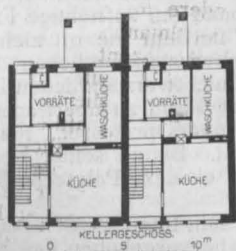
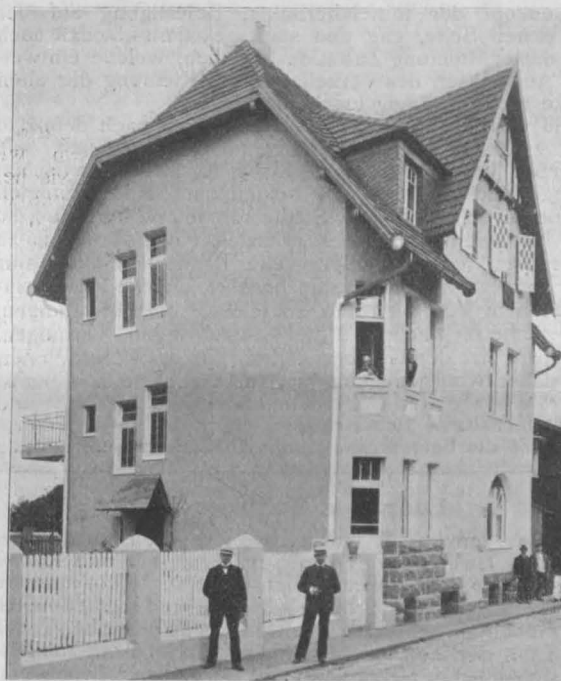
Architekten: Albert Schütte & Volmer in Barmen.

In unmittelbarer Nähe der Barmer Anlagen, an der Ecke der Mozart- und Weberstraße, sind im Anfang des vorigen Jahres 2 Einfamilien-Häuser für Hrn. Karl Hußmann fertiggestellt worden, welche, trotzdem sie in die Bauflucht gesetzt werden mußten, den Landhauscharakter gewahrt haben und sich sehr gut ihrer malerischen Umgebung anpassen. Der Sockel sowie die Umrahmung der Hauseingänge, welche wegen des starken Gefälles der Straße in das Kellergeschoß

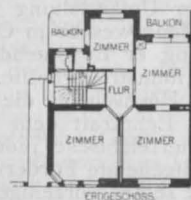
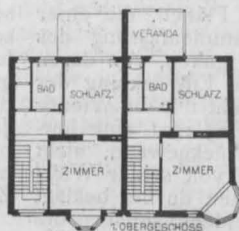
sehr viel zur Charakteristik des Ganzen bei. Wie außen jeglicher dekorative Schmuck und alle konventionellen Zierate verschmäht wurden, so zeigt auch das Innere nur bescheidene und schlichte Formen. —

Nach ähnlichen Grundsätzen ist ein anderes Wohnhaus des Hrn. Hußmann in der Weberstraße erbaut.

Im Anschluß an das im Außenbezirke der Stadt liegende Baugrundstück befinden sich die landschaftlichen Anlagen des Verschönerungs-Vereins und das schönste Landhausviertel Barmens. Aus diesem Grunde



Mozartstraße 11 u. 13.



Weberstraße 3.

gelegt wurden, bestehen aus hammerrecht bearbeiteten blauen Grauwacke-Steinen mit stark vorstehenden Bossen und weißem Fugenputz. Die massiven, mit wasserdichtem Zementputz ohne jegliches Ornament versehenen Außenwände erhielten wetterfesten Anstrich in gelbem bezw. grauem Sandsteinton. Besonders wirkungsvoll zeigen sich der stumpfblaue und der grüne Anstrich der Dachüberstände, der Stirnbretter, Gesimse und des Fachwerkes mit den aufgetragenen weißen Verzierungen; das naturrote Ziegeldach, die Beschieferung des Erkers im Dachgeschoß, sowie die Blumenbänke der Erkerfenster, gefüllt mit dunkelroten Geranien, und der weiße Anstrich der Fenster tragen

wurde dem Gebäude wiederum der Charakter eines Landhauses gegeben. Da der Platz nicht allzu groß ist und die Hälfte desselben als Garten liegen bleiben mußte, so konnte nur mit kleinen Verhältnissen und kleinem Maßstab gerechnet werden. Jedes Geschoß ist für sich abgeschlossen, sodaß das Gebäude von zwei Mietern bewohnt werden kann. Weil der Bau ziemlich hoch gelegen ist, ermöglichen die Balkons an der Hinterfront eine Uebersicht über das ganze Stadtgebiet mit seinen bewaldeten Höhenzügen. Das Äußere und Innere des Hauses sind einfach und schlicht gehalten. Der malerisch gruppierte Sockel mit teilweise kräftig vorstehenden Bossensteinen verfehlt seine Wirkung nicht.

Der äußere Zementputz des Hauses ist mit wetterfester Farbe in einem dunkelgelben Sandsteinton gestrichen. Das rote Ziegeldach, sowie das stumpfgrün gestrichene, mit weißen Verzierungen versehene

Holzwerk, die weiß gestrichenen Fenster und Fensterleibungen, der blaue Schiefer des Dachausbaues und die mit rot auf weiß gezeichneten Fensterläden geben dem Ganzen eine angenehme Farbenfreudigkeit. —

Eine neue Donaubrücke bei Ulm.

Im Voranschlag des Württembergischen Staatshaushaltes für die nächste Finanzperiode war auch die Notwendigkeit einer neuen, weiteren Donaubrücke zwischen Ulm und Neu-Ulm berücksichtigt, was von der Bevölkerung der beiden so eng benachbarten Städte mit Freuden begrüßt wurde. Hierzu wird man nicht ohne Interesse die folgenden auf Erhaltung des schönen Stadtbildes, welches Ulm bisher darbot, gerichtete Ausführungen des „Schwäb. Merkur“ lesen:

„Seit bald 100 Jahren bildet die schöne Ludwig Wilhelmbrücke die einzige Straßenverbindung zwischen den einzelnen Teilen der Festung Ulm und den beiden Städten mit ihren demnächst 60000 Einwohnern. Sie hat ferner den großen durchgehenden Landstraßenverkehr Stuttgart-Ulm-Augsburg-München zu vermitteln, der sich mit der weiteren Verbreitung der Selbstfahrer in unheimlicher Weise steigert. Für alle diese Bedürfnisse ist die täglich von Tausenden belebte schmale Bahn dieses prächtigen Bauwerkes, die auch noch ein Straßenbahngleis aufnehmen hatte, nicht mehr genügend. Insbesondere sind auch die anschließenden Straßen der Ulmer Altstadt auf dem linken Ufer und der Neu-Ulmer Insel, dem früheren Brückenkopf der mittelalterlichen Befestigung auf der bayerischen Seite, eng und stark gekrümmt, sodaß auch nach dieser Richtung Zustände bestehen, welche ein weiteres Anwachsen des Verkehrs in der Richtung der alten Brücke nicht angänglich erscheinen lassen.

So wird schon lange von allen Seiten nach dem Bau einer zweiten Brücke verlangt, und wenn auch, wie seinerzeit bei dem Bau der König Karlbrücke zwischen Stuttgart und Cannstatt, den beiden nun bald vereinigten Gemeinwesen, die beiden Städte mit interessiert sind, so ist es hier wie dort Sache des Staates, einem Bedürfnis zu entsprechen, das wie hier weite Landesteile nicht nur eines sondern zweier Staaten berührt, welche in gemeinschaftlichem Vorgehen um so leichter die notwendigen, nicht unbeträchtlichen Mittel aufzubringen vermögen. Ueber die Art der Geldbeschaffung für das Unternehmen wird daher wohl bald Einigkeit zu erzielen sein. Ebenso wird die Frage der Uebernahme der Bauherrschaft und der Unterhaltung der Brücke sich wohl in der Weise lösen, daß die beiden Staaten die Kosten der Unterhaltung

gemeinschaftlich tragen und einer derselben die Ausübung dieser Unterhaltungspflicht, wie auch der Bauherrschaft, übernimmt, während die Städte zu den Kosten des Baues mit einem mäßigen Beitrag herangezogen werden.

Die Wahl der Baustelle wird keinen besonderen Schwierigkeiten begegnen. Der einzige noch erhaltene Torturm aus der alten Befestigung steht an der Donau beim Gänstor. Derselbe soll mit seiner schönen Umgebung erhalten bleiben und wieder den alten fünfzinkigen Helm erhalten, den er durch Brand verloren hat. Seitlich von demselben wird ein Durchbruch angelegt, der durch einen gewölbten Abschluß von der Bockgasse her, also aus dem Mittelpunkt der Altstadt, hinausführt auf die alte Bastei gegenüber dem Augsburger Tor. Durch die herrlich bewachsenen Gärten mit ihrem prächtigen Baumbestand ziehen, an der früheren Schiffslände vorbei, die Rampen hinauf zu der neuen Brücke, deren Achse so gelegt wird, daß die verschiedenen Verkehrsrichtungen auf beiden Ufern bequem einmünden können. Mit Macht drängt die ganze Umgebung darauf hin, einen monumentalen Bau zu schaffen, dessen Umrißlinien sich den drohenden Mauern der Adlerbastei und dem gewaltigen Aufbau der Stadt bis hinauf zum Riesenturm des Münsters würdig anschließen.

Diesem unwillkürlich sich aufdrängenden Gedanken kann nur durch den Bau einer gewölbten Stein- oder Betonbrücke entsprochen werden. Alle schwächlichen, dünnen, mit Eisennetzwerken zusammenhängenden Konstruktionen sollten vermieden, auf jeden kleinlichen Zierat sollte verzichtet werden. Die geschichtliche Größe des Ortes, die in Ulm noch überall so wunderbar zum Ausdruck kommt und aller Herzen ergreift, muß auch hier in dem länderverbindenden Brückenbau ihren Vertreter und Erhalter finden. Und wir können das auch mit unseren modernen Mitteln. Mit dem vorzüglichen Material, das die einheimische Zementindustrie uns zur Verfügung stellt, vermögen wir unsere weit gespannten Wölbungen meistermäßig durchzubilden und sie den besten Beispielen der Alten würdig an die Seite zu stellen. So möge denn ein guter Stern walten über der Entstehungsgeschichte des Baues und ein Werk erwachsen, das den durch dasselbe zu verbindenden Staaten und Städten Ehre und Freude macht.“ —

Ludwig v. Tetmajer †.

Am 31. Januar d. J. wurde, wie wir schon kurz meldeten, Ludwig v. Tetmajer, Professor und Rektor an der Technischen Hochschule in Wien, inmitten einer Vorlesung vom Schlage getroffen und sterbend nach seiner Wohnung gebracht. Noch am Abend desselben Tages ereilte ihn der Tod, der den noch im kräftigsten Mannesalter stehenden Forscher herausriß aus einer erst vor wenigen Jahren angetretenen Tätigkeit, aus großen, auf dem Wege zur Verwirklichung begriffenen Plänen, die einer einheitlichen Umgestaltung und Zusammenfassung des Materialprüfungswesens in Oesterreich galten, von deren Durchführung er Bedeutendes für die Entwicklung der heimischen Industrie erhoffte. Aber nicht nur die Wiener Technische Hochschule, die in ihm erst 1901 eine hervorragende Lehrkraft dem Lande zurückgewann, nicht nur die österreichische Industrie, die von seiner Wirksamkeit weitgehende Förderung erwarten durfte, beklagt den Verlust seines vorzeitigen Hinscheidens, sondern die gesamte technische Wissenschaft, die in ihm einen erfolgreichen Forscher verliert, dessen Arbeiten vorwiegend auf einem Gebiete lagen, das zu ihren Fundamenten gehört: der Kenntnis von den Eigenschaften der Baustoffe und ihrer Befähigung, den auf sie einwirkenden Kräften zu widerstehen.

Der Lebensgang v. Tetmajers ist ein verhältnismäßig einfacher gewesen. Am 14. Juli 1850 wurde er in dem ungarischen Städtchen Krompach geboren. Er hat also ein Alter von nur 54 Jahren erreicht. Seinen fachlichen Studien lag er im schweizerischen Polytechnikum in Zürich von 1867—1872 ob, wo der Ruf Culmann's damals auf die Hörer des In- und Auslandes einen erhöhten Reiz ausübte. Die Schweiz sollte ihm zur zweiten Heimat werden, die Anstalt, an welcher er den Grund zu seinen Fachkenntnissen legte, zur Stelle langjährigen erfolgreichsten Wirkens als Lehrer und Forscher sowie als Schöpfer der rühmlichst bekannten eidgenössischen Materialprüfungs-

Anstalt. Nur kurze Zeit war Tetmajer als praktischer Ingenieur im Dienst der Schweizerischen Nordostbahn tätig und doch haben es Wenige wie er verstanden, die Wissenschaft in den Dienst praktischer Aufgaben zu stellen, sie nutzbringend zu machen, umgekehrt aber auch durch Untersuchung der praktischen Voraussetzungen die Grundlage zu schaffen, auf der die Wissenschaft weiter aufbauen kann, so eines durch das andere fördernd. Schon 1872 kehrte Tetmajer als Assistent Culmann's nach Zürich zurück, wo er sich 1873 als Privatdozent habilitierte. Mit seinem Lehrer Culmann verband ihn aufrichtige Freundschaft und Verehrung und es fiel ihm die oft nicht ganz leichte Aufgabe zu, die hochwissenschaftlichen, einem größeren Hörerkreise aber oft nicht verständlichen Lehren des Meisters in eine faßlichere Form zu übertragen. Im Jahre 1873 wurde er zum Honorarprofessor, 1881 zum ordentlichen Professor ernannt. Bis zu seiner Berufung nach Wien im Jahre 1901 ist er dem Polytechnikum in Zürich treu geblieben.

Schon frühzeitig hatte er sein Interesse den Aufgaben zugewandt, in denen, wie schon hervorgehoben, das Schwerkgewicht seiner Tätigkeit und seiner Erfolge liegt. Vornehmlich seinem Einflusse ist die Schaffung der Materialprüfungsanstalt in Zürich zu verdanken, der er von ihrer Gründung bis zu seiner Uebersiedelung nach Wien vorgestanden hat, deren treffliche Einrichtungen er schuf und deren Ruf er begründete. Seine eigenen Forscherarbeiten liegen vorwiegend auf dem Gebiete der Untersuchungen der Eigenschaften des Schmiede Eisens und der hydraulischen Bindemittel, vor allem des Portland-Zementes. Auch die wertvollen Veröffentlichungen der Materialprüfungsanstalt bewegen sich hauptsächlich auf diesem Gebiete, ebenso eine Reihe anderer Veröffentlichungen, zu denen seine Berufung als Gutachter in zahlreichen Streitfragen Veranlassung gab, zu deren Untersuchung und Schlichtung man ihn wegen seiner umfassenden Kenntnisse und praktischen Erfahrungen wiederholt auch im entfernten Auslande heranzog. Nach Bauschingers Tode war er

Mitteilungen aus Vereinen.

Arch.- und Ing.-Verein zu Hamburg. Vers. am 4. Nov. 1904. Vors. Hr. Classen; anwes. 66 Pers.

Auf Vorschlag des Hrn. Vorsitzenden wird ein Vereinsausschuß für die Verbandsfrage betr. Bauverträge gewählt, bestehend aus den Hrn. Elvers, Hagn, Hennicke, Rambatz und Wöhlecke.

Hierauf teilt Hr. Lundt aus seiner Praxis Folgendes mit: Die Firma Lundt & Kallmorgen hat das Gebäude des Deutsch-nationalen Handlungsgehilfen-Verbandes am Holstenwall gebaut. Der Platz hatte 60 m Front und reichliche Tiefe, sodaß man den Mittelteil des Gebäudes hinter die Baulinie zurücktreten lassen konnte. Das Erdgeschoß und das Obergeschoß enthalten Vereinsräume, die oberen Geschosse, welche besondere Aufgänge in den inneren Ecken zwischen Mittelteil und Seitenflügeln erhalten haben, sind als Wohnungen vermietet. Die Fassade ist mit großen, als Hohlziegel gebrannten lederfarbigen Verblendern, im übrigen mit Granitputz verkleidet, der nachträglich bearbeitet wurde. Baukosten 425 000 M. Dieselbe Firma hat den Klöpfer'schen Neubau am Rödingsmarkt ausgeführt. Dieses Gebäude dient im Erd- und Obergeschoß als Warenhaus für den Großhandel, in den weiteren Geschossen nur als Lager. Es sind 8 Aufzüge vorhanden, davon einer nur für Waren mit selbsttätiger Entleerung in den einzelnen Stockwerken und nach dem Paternostersystem erbaut. Die Fassade ist in Sandstein, der Sockel in rotem Granit ausgeführt. Baukosten 800 000 M.

Hr. Martens macht gleichfalls Mitteilungen aus der Praxis und verteidigt sich zunächst gegen einen Angriff der Hamburger „Bauhütte“. Der ihm gemachte Vorwurf, er schädige das reelle Baugewerbe, weil er von Unternehmern Einheitspreise verlangt habe, statt der sonst in Hamburg üblichen Bausummen für eine bestimmte Bauarbeit, sei nicht gerechtfertigt. Es sei im Gegenteil das Kennzeichen des realen Unternehmens, auch im Einzelnen genau zu rechnen. Redner hat das Geschäftshaus Bolten, Admiralitäts-Straße, umgebaut, ohne daß das darin betriebene Geschäft ausgezogen ist. Das vom Redner anlässlich eines früheren Wettbewerbs-Entwurfes ausgeführte Straußenhaus im Zoologischen Garten hat 85 000 M. statt der ursprünglich dafür vorgesehenen 40 000 M. erfordert. Die Erhöhung der Bausumme ist zumteil durch die vornehmere Ausstattung (Fassadenverkleidung mit „Sektü“, teils durch Erweiterung des Bauprogrammes entstanden. Der Bau enthält große Glasflächen, daher war eine doppelte Heizanlage für Sommer und Winter notwendig. Ferner hat Redner ein katholisches Pastorenhaus in der Michaelisstraße über einem alten Friedhof errichtet, aus dem mit

Hilfe der Behörden 6^{cm} Knochen zu entfernen waren. Von dem früher auf der Baustelle errichteten Wohnhause fand sich der Grundstein vor, der einen Zinkkasten mit vermodertem Inhalt enthielt, dessen Boden zerstört war und der sich unerklärlicher Weise voll Wasser gesogen hatte. Endlich machte Redner ausführliche Mitteilungen über die von ihm erbaute Villa Feddersen, den Elbhof und eine blockhausartige Villa in Kiel. — St.

Arch.- und Ing.-Verein zu Magdeburg. Sitzung am 30. Nov. 1904. Nach Aufnahme der Hrn. Garn-Bauinsp. Brt. Rahmlow, Garn.-Bauinsp. Schöpplerle, Baugewerkschul-Dir. Jessen und Reg.-Bmstr. Ebel, berichtet Hr. Reg.- u. Gewerbeschulrat Meyer über seine Reise nach Amerika und den Besuch der Weltausstellung in St. Louis. Diese Reise war in Gemeinschaft mit 17 anderen Herren im Auftrage des Ministeriums zum Studium des Kunst- und Fortbildungsschulwesens sowie des Kunsthandwerks unternommen. Die Hinreise auf dem Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd Wilhelm II. war infolge der ständigen Erschütterungen des Schiffskörpers durch die Maschinen, der Menschenfülle und der namentlich des Nachts nicht entlüfteten engen Kabinen keine angenehme und zogen es die Herren daher später vor, die Rückreise auf einem Postdampfer der Hamburg-Amerika-Linie zu machen, der zwar eine noch 3 Tage längere Seefahrt, dafür aber für die Reisenden größere Bequemlichkeiten aufwies. Die durch ihre Schönheit weltbekannte Einfahrt in den Hafen von New-York übte auf die zum ersten male Amerika Betretenden ihren Zauber aus und nach Erledigung der üblichen, überaus strengen Zollrevision umging sie das Getriebe der Welthandelsstadt. Ein achtstägiger Aufenthalt gab ihnen Gelegenheit, den ungeheuren Verkehr und die Einrichtungen zur Bewältigung desselben wie Hoch-, Untergrund- und elektr. Straßenbahn, kennen zu lernen, die interessanteren Stadtteile zu sehen mit den architektonisch wenig originell und fast anspruchslosen Palästen der Dollarfürsten, die lediglich Geschäftszwecken dienenden Wolkenkratzer, sowie der Columbia Universität und anderen Unterrichts-Anstalten usw. einen Besuch abzustatten. Die Weiterreise erfolgte zunächst den Hudson, den amerikanischen Rhein, aufwärts bis Albany, dann mittels der Bahn nach Buffalo und den Niagarafällen, über Cincinnati nach St. Louis. Bei der Schilderung der amerikanischen Eisenbahnen, namentlich was Ausstattung der Wagen und Bequemlichkeit der Reisenden betrifft, fiel der Vergleich sehr zugunsten der deutschen Bahnen aus. Der Anblick von St. Louis und des Mississippi enttäuschte die Erwartungen der Ankömmlinge, dafür war die Schönheit der Ausstellung überraschend. Der Gesamteindruck, der nach

der berufene Führer in den Bestrebungen, eine internationale Einheitlichkeit in den Prüfungsmethoden für die Materialien der Technik zu schaffen. Als 1895 der internationale Materialprüfungs-Kongreß in Zürich tagte, wurde er zum Präsidenten desselben und des neu gegründeten „Internationalen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik“ erwählt. Er hat dieses Amt, wenn er es auch gerne wegen der damit verbundenen großen geschäftlichen Arbeitslast schon im Jahre 1901 niedergelegt hätte, bis zu seinem Tode geführt; seinem Wirken, seiner organisatorischen Fähigkeit ist es zum nicht geringen Teile zu verdanken, wenn der Verband zu einer so lebenskräftigen Vereinigung angewachsen ist, wenn es gelungen ist, durch ihn die Arbeit Vieler in den Dienst einer Sache zu stellen, die sonst zersplitterten Kräfte zu einem gemeinsamen Ziele nutzbar zu machen.

Die literarische Tätigkeit v. Tetmajer's liegt teils auf seinem Hauptarbeitsgebiet des Materialprüfungswesens, teils auf dem verwandten der Festigkeitslehre. Als im Jahre 1901 der internationale Materialprüfungs-Kongreß in Budapest tagte, konnte er der Versammlung neben anderen Arbeiten eine solche über die „Gesetze der Knickungs- und zusammengesetzten Druckfestigkeit der technisch wichtigsten Baustoffe“ vorlegen, die den vorläufigen Abschluß seiner Untersuchungen dieses schwierigen Gebietes bildet, in das er durch umfangreiche Versuche die bisher fehlende Klarheit gebracht hat. Seine letzte wissenschaftliche Veröffentlichung behandelt die „Angewandte Elastizitäts- und Festigkeitslehre“. Andere Arbeiten liegen mehr auf dem statischen Gebiete, dem auch ein Teil seiner Vorlesungen gewidmet war. Ein umfangreiches Werk, das die „Baumechanik“ umfassen sollte, ist nicht weit über den Rahmen hinausgekommen. Zahlreiche Einzelveröffentlichungen finden sich in Zeitschriften zerstreut, namentlich in der „Schweizerischen Bauzeitung“.

Am 1. Okt. 1901 wurde v. Tetmajer als Nachfolger Rupert Böck's an die Technische Hochschule nach Wien berufen. Die Organisation des mechanisch-tech-

nischen Laboratoriums der Hochschule war die erste Aufgabe, die er wenigstens zum Teil durchführen konnte. Die Errichtung einer Reichsversuchsstätte — losgelöst von den Technischen Hochschulen — für alle Zweige der Technik war das Ziel, dem er mit Energie zustrebte. Es war ihm nicht vergönnt, seine Ideen durchzuführen. Ueberlastet mit Arbeit und unter schwierigen Verhältnissen, vielleicht auch nicht immer mit voller Befriedigung arbeitend, ist er vorzeitig erlegen. Sein Tod reißt eine Lücke, die nicht leicht zu füllen sein wird, denn v. Tetmajer war nicht nur ein Mann von vielseitigem Wissen, ein selbstständiger Forscher, sondern auch ein Mann von scharfem praktischem Blick, der es trefflich verstand, mit der Industrie in steter Fühlung zu bleiben, ihre Bedürfnisse rechtzeitig zu erkennen, ihre Entwicklung durch seine Untersuchung fördernd und selbst auch wieder Anregung gewinnend aus den Aufgaben, die ihm das praktische Bedürfnis stellte. Darin liegt zumteil das Geheimnis seiner Erfolge. Dazu gesellten sich organisatorisches Talent, gewandtes Auftreten und persönliche Liebenswürdigkeit.

Als Professor zeichnete sich v. Tetmajer durch klaren und fesselnden Vortrag aus und durch die Fähigkeit, das lebendige Interesse seiner Zuhörer zu wecken, sie heranzuziehen zu selbstständiger Arbeit und heranzubilden zu selbständigem Denken, dem Endziel jeder gesunden wissenschaftlichen und fachlichen Bildung. So hat er in fast 30-jähriger Tätigkeit am Polytechnikum in Zürich gewirkt und so setzte seine Tätigkeit vor wenig mehr als 3 Jahren in Wien ein. Beide Hochschulen haben das Verdienst v. Tetmajer's wohl zu schätzen gewußt. Zu einer großen Ehrung der Wiener Hochschule gestaltete sich die Überführung der sterblichen Hülle v. Tetmajer's nach dem Westbahnhofe, von wo sie nach Zürich, der Stätte seines erfolgreichsten Wirkens, seiner ihm lieb gewordenen zweiten Heimat verbracht wurde.

Das Andenken v. Tetmajer's wird in der technischen Wissenschaft, als eines Forschers von internationaler Bedeutung unvergessen bleiben. —

einem einheitlichen, großzügigen Plane ausgeführten Anlage war ein großartiger, welcher noch verstärkt wurde bei der feenhaften Beleuchtung am Abend. Erfreulich war es ihnen, überall nicht nur zu sehen, sondern es auch bestätigt zu hören, daß Deutschland auf der Ausstellung unbestritten die erste Stelle einnahm. Die herrschende Hitze veranlaßte die Herren schließlich, St. Louis zu verlassen und sie besuchten zunächst Chicago, die als rauchgeschwängerte Fabrikstadt einen wenig erfreulichen Eindruck machte. Auch die berühmten Schlachthausanlagen können sich in bezug auf Sauberkeit und Zweckmäßigkeit der Einrichtungen mit heimischen Anlagen nicht messen. Ein weit erfreulicherer Aussehen zeigte Milwaukee, das zu $\frac{3}{4}$ deutsch ist, während Pittsburg das amerikanische Königshütte ist. Ueber Philadelphia kehrten die meisten der Herren nach New-York zurück, während einige noch Washington einen Besuch abstatteten. Zu guterletzt wurde noch ein Ausflug nach Boston, der hübschesten von allen amerikanischen Städten, unternommen und die Cambridge Universität besucht. Die Rückfahrt nach Europa war eine angenehme Erholung nach den Reiseanstrengungen zu Lande, doch beim Anblick der Feuerzeichen der deutschen Küste beschlich jeden das angenehme Gefühl, wieder daheim in Deutschland zu sein.

Reicher Beifall lohnte den Vortragenden für seine ausführlichen und humorgewürzten Schilderungen. —

Sitzung am 7. Dez. 1904. Hr. Brt. Winckler teilt mit, daß die Hrn. Reg.-Bfhr. Senffleben, Eisenb.-Bau- und Betr.-Insp. Vater und Direktor der Kunstschule Thormählen ihre Aufnahme in den Verein beantragt haben. Sodann erhält Reg.- und Brt. Mackenthun das Wort zu seinem Vortrage „Die Albulabahn“. Redner hat die im vorigen Jahre vollendete Bahnstrecke auf einer Urlaubsreise in diesem Sommer befahren und zum größten Teil begangen und erläutert zunächst die für die Anlage und Ausführung maßgebenden Grundzüge, um dann auf die Beschreibung der einzelnen Strecken näher einzugehen. Er schildert an der Hand eines übersichtlichen, selbst gefertigten Kartenmaterials und an Zeichnungen der hervorragendsten Brückenbauten und der Galerien, sowie zahlreicher photographischer Abbildungen dieses großartige neuzeitige Ingenieurbauwerk in eingehendster Weise und spendet der Kühnheit und Tatkraft der schweizerischen Eisenbahningeniure verdientes Lob. Die Versammlung lohnte die fesselnden Schilderungen des Vortragenden mit reichem Beifall.

Bei der Neuwahl des Vorstandes wurden sämtliche Herren einstimmig wiedergewählt. Hr. Brt. Winckler sprach zugleich im Namen seiner Amtskollegen dem Verein den Dank für das Vertrauen aus. Der Vorstand besteht somit wiederaus den Hrn.: Postbrt. Winckler, I. Vors.; Brt. Harms, Stellvertr.; Stadtbauinsp. Berner, I. Schriftfhr.; Reg.-Bmstr. Gelhausen, Stellvertr. und Brt. Claußen, Säckler. —

Sitzung am 11. Jan. 1905. Hr. Brt. Winckler eröffnet die erste Sitzung im neuen Jahre mit dem Wunsche reger Beteiligung der Mitglieder an dem Vereinsleben. Nach Bekanntgabe der Mitteilungen des Verbandes, einiger Vereine und Privater, sowie nach Aufnahme neuer Mitglieder berichtet Hr. Brt. Beer über den Erweiterungsbau der Filteranlagen des städtischen Wasserwerkes. Magdeburg hat seinen Wasserbedarf stets unmittelbar aus der Elbe entnommen. 1861 wurde auf dem sogen. Wolfs- werder bei Buckau ein Wasserwerk angelegt, welches das ungereinigte Wasser aus der Elbe entnahm und in die Stadt drückte. Erst im Jahre 1877 ging man dazu über, das Wasser zu filtrieren und es wurde mit einem Kostenaufwand von 3,28 Mill. M. der Kern des jetzigen Wasserwerkes geschaffen für einen Tagesverbrauch von 24000 cbm. Es bestand aus 6 großen, offenen Ablagerungsbecken und 6 dazu gehörigen überdeckten Filtern, einem Reinwasserbecken und dem Hochwasserbehälter auf dem Kroatenberge der Sudenburg. Die Filter wurden vor ungefähr 8 Jahren um zwei vermehrt, auch drei der Ablagerungsbecken zu Filtern umgebaut. Infolge der steten Ausdehnung der Stadt und durch die ungünstigen Wasserverhältnisse in der Elbe in den letzten Jahren war die Wasserversorgung der Stadt zeitweise ungenügend, abgesehen von einer Verschlechterung des Wassers an sich. Die schweren Bedenken, welche sich geltend machten, legten den Gedanken nahe, von der Elbe überhaupt abzugehen und zur Schaffung einer Grundwasser-Versorgung überzugehen. Bevor aber die zeitraubenden Vorarbeiten und Versuche zu einem Ergebnis führen, erachteten es die städtischen Körperschaften für notwendig, eine Vergrößerung des Wasserwerkes vorzunehmen. An der Hand einer Reihe Zeichnungen erläutert Hr. Beer nun die geplanten Erweiterungsbauten und gibt Auskunft über die Art der Herstellung, auch welche Gesichtspunkte für die Ausarbeitung maßgebend gewesen sind, und spricht die Hoffnung

aus, daß hierdurch eine weitere Beunruhigung der Gemüter beseitigt werden möge, zumal das Wasserwerk, auch wenn die Grundwasserversorgung verwirklicht werden sollte, stets, sei es als Reserve oder zur Enteisung des Grundwassers, beibehalten werden dürfte. Nach Beendigung eines lebhaften, längeren Meinungsaustausches über verschiedene Punkte spricht der Vorsitzende dem Vortragenden den Dank des Vereins für seine Ausführungen aus. —

B.

Vermischtes.

Bauwesen auf der 19. Wanderausstellung der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft vom 29. Juni bis 4. Juli 1905 in München. Die Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft wird auf ihrer vom 29. Juni bis 4. Juli 1905 in München stattfindenden Wanderausstellung in der Abteilung für „landwirtschaftliche Geräte“ Gegenstände des landwirtschaftlichen Bauwesens, in einer Sonderausstellung vereint, zur Ausstellung bringen. Es wird auf diese Weise ermöglicht, bauliche Gegenstände aller Art — Baustoffe, neuere Dachdeckungs-Arten und -Materialien, Stalleinrichtungen, Gegenstände der inneren Einrichtung, feste und bewegliche Krippen, Vieh- und Pferdestände, Schweinebuchten, neuere Decken-Konstruktionen, Tränkanlagen, Lüftungs-Einrichtungen usw. — in vergleichender Weise sowohl im Interesse der Hersteller, als auch der Ausstellungsbesucher zur Anschauung zu bringen.

Diese alljährlich wiederkehrenden Sonderausstellungen sind ein Teil der Bestrebungen der Gesellschaft auf dem Gebiete des landwirtschaftlichen Bauwesens, welche bereits seit mehr als 8 Jahren ein Betätigungsmittel in der „Baustelle“ gefunden haben, die das landwirtschaftliche Bauwesen fördert und den Gesellschafts-Mitgliedern und Anderen mit Rat und Tat in bautechnischer Hinsicht zur Seite steht. Sie bestrebt sich, neuere erprobte Erzeugnisse und Einrichtungen der Bautechnik auf das landwirtschaftliche Bauwesen zu übertragen. Schluß der Anmeldungen ist der 28. Februar 1905. Näheres durch die Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft, Berlin S.W. 11, Dessauerstr. 14. —

Die Martinspforte in Worms. Am nördlichen Ausgang der alten Befestigung von Worms schloß den Zugang zur Hauptstraße, zur heutigen Kämmerer-Straße, die „Martinspforte“, nach den Zeichnungen des Peter Hamann ein mit reicher Umrißlinie ausgebauter Torturm, der jedoch im Laufe der Zeiten verschwunden ist. Ihn hat nun in dankenswerter Weise das Stadtbauamt von Worms wieder erstehen lassen, nicht ganz an der alten Stelle, aber doch in unmittelbarer Nähe derselben; auch nicht ganz in der alten Form, aber doch in den alten Hauptmotiven, im Anschluß an moderne Bedürfnisse. Diese Wiederheraufführung im Laufe der Zeiten verschwundener Bilder alter Städte kann nicht warm genug begrüßt werden und wird vor allem von denen geschätzt, welche ein Gefühl haben für die starke ethische Macht, die in der Erinnerung an große Vergangenheiten unserer Städte ruht. —

Wettbewerbe.

In einem Wettbewerb des badischen Schwarzwaldvereins betr. Entwürfe für einen Aussichtsturm auf der Hornisgrinde wurde ein Entwurf des Hrn. Arch. H. Walder in Karlsruhe als Grundlage zur Ausführung gewählt. Die Entwürfe der Architekten Peter & Scherer in Karlsruhe und R. Schneider in Lörrach wurden durch ein Vereinsandenken ausgezeichnet. Dem Preisgericht gehörten als Architekten an die Hrn. Ob.-Brt. O. Warth und Brt. Kredell in Karlsruhe, Bauinsp. Baumann in Achern und Arch. A. Klein in Baden-Baden. —

Wettbewerb Kreissparkasse Altenkirchen. Das Gebäude soll auf einem Eckgelände der Rathaus- und der Ausstellungsstraße errichtet werden, aus Keller-, Erd-, Ober- und Dachgeschoß bestehen und außer den Sparkassee-räumen auch Wohnungen enthalten. Vorschriften über Stil und Material sind nicht gemacht. Die Bausumme ist auf nur 46000 M. festgesetzt. Die Gesamtsumme der Preise kann auch in anderer als der bereits S. 56 mitgeteilten Weise verteilt werden. Ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe für je 200 M. ist vorbehalten. Im Preisgericht haben die Architekten — Reg.- u. Brt. Thielen in Koblenz, Kreisbauinsp. Stiehl in Wetzlar und Kreisbauinsp. Brt. Kruse in Siegen — die Mehrheit. Das Arbeitsmaß ist reichlich groß; es werden sämtliche Hauptzeichnungen, darunter 4 Ansichten, 1:100, sowie ein Einzelblatt einer Achse 1:50 verlangt. Dabei ist die Ausführung nicht in Aussicht gestellt. —

Inhalt: Wohnhaus-Neubauten in Barmen. — Eine neue Donaubrücke bei Ulm. — Ludwig v. Tetmajer †. — Mitteilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Wettbewerbe.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XXXIX. JAHRG. NO. 14. BERLIN, DEN 18. FEBR. 1905

Berliner Neubauten.

No. 112. Der neue Dom zu Berlin.

Architekten: Geh. Reg.-Rat Dr.-Ing. Prof. J. C. Raschdorff und Prof. Otto Raschdorff in Berlin.

(Hierzu eine Bildbeilage sowie die Abbildungen Seite 87, 88 und 89.)



Am kommenden 27. Februar erhält der neue Dom zu Berlin seine festliche Weihe. Ein Stück Berliner Baugeschichte, welches mehr als zwei Jahrhunderte umfaßt, kommt damit zu seinem Abschluß, soweit menschliches Ermessen die Zukunft übersehen kann. Bereits das Mittelalter kannte einen Berliner Dom; er stand auf dem Schloßplatz

und ist aus dem ehemaligen „Dominikaner-Convent“ hervorgegangen. Im Jahre 1747 wurde er abgetragen, nachdem schon geraume Zeit vorher Spuren eines nicht mehr aufzuhaltenden Verfalls sich gezeigt hatten. Schon bald nachdem die Erkenntnis gereift war, daß das alte Bauwerk seinem Schicksal überlassen werden müsse, tauchten Pläne für einen Neubau an einer anderen Stelle auf und es ist eine merkwürdige Parallelität der Ereignisse, daß unter dem prachtliebenden ersten preußischen König nach dem Thesaurus des Berliner Chronisten Beger im Jahre 1698 ein Entwurf für einen neuen Dom für Berlin entstand, der durchaus bereits die Grundzüge des durch den nicht minder prachtliebenden dritten Kaiser des neuen Reiches vollendeten Baues zeigt. Schon hier nach dem Vorbilde italienischer Zentralanlagen ein geschlossener Kuppelbau mit stattlichen Begleittürmen ganz in der heutigen Auffassung. Der einmal geweckte Gedanke an einen Neubau verschwindet nun nicht mehr, sondern wird fort und fort bei jeder Gelegenheit erneuert. In sein bekanntes Kupferwerk nimmt Broebes Ansichten eines neuen Domes im Zusammenhang mit einer Umgestaltung des Schloßplatzes auf, die auch die „Deutsche Bauzeitung“ veröffentlicht hat.*) Doch erst 1747 sollten die Ge-

danken zur Tat werden, als Friedrich II. in einer eigenhändigen Skizze dem älteren Boumann den Gedanken für den Dombau am Lustgarten gab, welcher der unmittelbare Verläufer des heute vollendeten Bauwerkes war. Am 8. Okt. 1747 fand seine Grundsteinlegung, am 6. Sept. 1750 seine Einweihung statt. Jedoch dieser Bau stand noch nicht 100 Jahre, als in Friedrich Wilhelm IV. der Plan zu reifen begann, an seiner Stelle einen großartigen Neubau in Form einer altchristlichen Basilika zu errichten und mit dem Neubau eine Begräbnisstätte des hohenzollern'schen Königshauses zu verbinden. In Form eines Campo Santo war diese Begräbnisstätte durch Stüler zu bauen begonnen und Ostern 1841 wurde Peter Cornelius von Friedrich Wilhelm IV. nach Berlin berufen, um die Ruhestätte der königlichen Familie mit Malereien zu schmücken. Die Kartons zu dieser Bilderreihe, die den Arkadengang zu schmücken bestimmt war, der den rechteckigen Hof des Campo Santo umschließen sollte, sind der einzige, freilich großartige Rest jener Kunstbestrebungen, welche die Zeit um die Mitte des vor. Jahrh. in Spannung hielt. Anton Hallmann, einer der freimütigsten Beurteiler jener Zeit, schrieb damals in einer Broschüre „Kunstbestrebungen der Gegenwart“ (**): „Sollte es je dahin kommen, daß in Berlin, der Hauptstadt des größten protestantischen deutschen Staates, ein neuer Dom gebaut würde, so kann ich nicht umhin, darin ein Ereignis welthistorischer Bedeutung zu erblicken. . . . Der Dom würde zugleich als das Haupt-Heiligtum (materiell genommen) der protestantischen Christenheit erscheinen und unwillkürlich würde man dabei . . . an die Peterskirche in Rom als die Hauptkirche der katholischen Christenheit erinnert. Es folgt daraus nun freilich nicht, daß wir einen Koloß wie die Peterskirche haben müßten, es wäre nicht einmal wünschenswert: wohl aber er-

*) Jahrgang 1883 Seite 54.

**) Berlin, 1842. Seite 66.



ERLINER NEUBAUTEN * *
 NO. 112 * DER NEUE DOM ZU
 BERLIN * ARCHITEKTEN: GEH.
 REG.-RAT J. C. RASCHDORFF
 UND PROF. OTTO RASCHDORFF
 IN BERLIN * * ANSICHT VON
 DER BURGSTRASSE HER * *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
 XXXIX. JAHRGANG 1905 * NO. 14

scheint es mir erforderlich, daß ein solcher Bau ganz unterbliebe, oder in dieser einen Hinsicht der Peterskirche analog, „eine seiner hohen Bedeutung entsprechende Würde und zweckmäßige Größe und Pracht entwickele.“

Man erkennt aus solchen Aeüßerungen, welche Wünsche die Zeit beherrschten und man begreift danach, wie der Gedanke von Größe und Pracht den königlichen Bauherrn so erfüllte, daß seine Verwirklichung an der Größe des Maßstabes im Verhältnis zur Leistungsfähigkeit der Zeit scheitern mußte. Es mag etwas von diesem Versagen der Kraft nachgewirkt haben, als König Wilhelm bei Uebernahme der Regentschaft zu den Vertretern der königlichen Museen die Worte sprach: „Von mir dürfen Sie nicht erwarten, was mein kunstsinniger Bruder getan.“ Nichtsdestoweniger konnte auch er sich dem Gang der Ereignisse nicht entziehen. Die kriegerischen Erfolge der sechziger Jahre ließen den Gedanken eines neuen Domes als einer Dankeskirche für die günstige Wendung der Geschehnisse Preußens wieder aufleben und es ist durchaus in den nachwirkenden romantischen Strömungen jener Zeit begründet, daß man den Berliner Dom kaum anders denn als eine Wiederholung der Dome von Köln oder Regensburg sich denken konnte. Am 21. März 1867 erging an den Kultusminister ein Handschreiben des Königs, in welchem, anknüpfend an frühere Pläne der vorangegangenen Könige, der Entschluß ausgesprochen war, im Anschluß an die Ereignisse des Jahres 1866 den Plan der Erbauung eines neuen würdigen Domes in Berlin am Lustgarten, als der ersten evangelischen Kirche des Landes, wiederum aufzunehmen. Ueber den zu verfolgenden Baugedanken stand nichts fest; doch hatte man sich eine Ansicht darüber gebildet, daß der neue Dom keinesfalls über die Baufuchtlinie des alten in den Lustgarten hinein vorspringen dürfe und daß der Blick vom Schloß nach der damals im Bau begriffenen Nationalgallerie nicht beeinträchtigt werden dürfe. Mit diesen Bedingungen aber fielen die Entwürfe Stülers;

jedoch es tauchte gleichzeitig der Gedanke einer gotischen Kathedrale wieder auf. Ihm traten der „Architekten-Verein“ und die „Deutsche Bauzeitung“ entgegen und wirkten zugunsten eines öffentlichen Wettbewerbes, der dann auch am 12. Aug. 1867 erlassen wurde. Als Grundbedingungen waren genannt die Errichtung des neuen Domes auf der Stelle des alten, die Erhaltung des mit den Cornelius'schen Wandgemälden zu schmückenden Campo Santo nach dem ursprünglichen, zumteil bereits ausgeführten Plane, die Benutzung der in der Spree schon vorhandenen Fundamente als Grenze des Baues gegen Osten, die Erhaltung der Schloßapotheke und des Platzes vor derselben, die Orientierung des Kirchenschiffes mit der Hauptachse vom Lustgarten zur Spree und eine Kostensumme von höchstens 4 Millionen Talern. Obwohl der künstlerische Erfolg dieses Wettbewerbes ein über alle Erwartung großer war, hat er doch eine unmittelbare Weiterverfolgung des großen Baugedankens nicht im Gefolge gehabt. Es mag das zumteil an der Unruhe der folgenden Kriegsjahre und an den durch die Erfolge der Jahre 1870/71 verursachten politischen Neu- und Umgestaltungen innerhalb Deutschlands gelegen haben, zumteil vielleicht auch an der Unlust des alten Kaisers, sich mit anderen Bauausführungen zu beschäftigen, als sie der unmittelbaren, zumteil politischen, Notwendigkeit entsprangen. Genug, der Gedanke ruhte bis zu dem Regierungswechsel des Jahres 1888. Eine der ersten Regierungshandlungen des Kaisers Friedrich war die Wiederaufnahme des Gedankens des Dombaues; ein Erlaß vom 29. März 1888 an den preussischen Kultusminister sprach den kaiserlichen Willen aus, daß sofort die Frage erörtert werde, „wie durch einen Umbau des gegenwärtigen Domes in Berlin ein würdiges, der bedeutend angewachsenen Zahl seiner Gemeindeglieder entsprechendes Gotteshaus, welches der Haupt- und Residenzstadt zur Zierde gereicht, geschaffen werden kann.“ Damit war die Angelegenheit wieder aufgenommen und wurde nunmehr in ununterbrochener Folge bis zu ihrem glücklichen Ende geführt. —

(Fortsetzung folgt.)

Die Annahme der Kanalvorlage im preussischen Abgeordnetenhaus.

Wie wir in Nummer 12 d. J. schon mitteilten, ist die Kanalvorlage in der nach den Kommissions-Beschlüssen veränderten Fassung in dritter Lesung mit 244 gegen 146 Stimmen im preussischen Abgeordnetenhaus am 8. Februar d. J. angenommen worden. Es ist wohl zu erwarten, daß das Herrenhaus diesem Beispiele folgt und daß demnach der große Plan für den Ausbau des preussischen Wasserstraßennetzes, wenn auch unter Ausschaltung des wichtigen oder vielleicht wichtigsten Verbindungsstückes zwischen der westlichen und östlichen Gruppe — der Verbindung zwischen Weser und Elbe — in den nächsten Jahrzehnten zur Ausführung kommt. Bedingung hierfür ist allerdings, daß die Provinzen und sonstigen beteiligten Verbände die unter z. T. nicht unwesentlich anderen wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen gegebenen Zusagen aufrecht erhalten bezüglich ihrer finanziellen Beteiligung an den Baukosten des Unternehmens und der Aufbringung der Mittel zur Deckung etwaiger Fehlbeträge zwischen den Betriebs- und Unterhaltungskosten und den Einnahmen der neuen Wasserstraßen.

In wirtschaftlicher Beziehung sind in die Vorlage der Regierung drei neue Gesichtspunkte gebracht. Der erste derselben betrifft die Erhebung von Abgaben auf natürlichen Wasserstraßen. „Nach Inbetriebsetzung des Kanales vom Rhein zur Weser sind Gebühren zum Ausgleich für die Kosten der Verbesserung und Unterhaltung der natürlichen Binnenschiffahrtsstraßen, soweit diese durch staatliche Aufwendungen eine über das natürliche Maß hinausgehende Verbesserung oder Vertiefung erfahren haben, zu erheben.“ Nach den in den Verhandlungen von der einen Seite zum Ausdruck gebrachten Anschauungen soll diese Bestimmung gegen § 54 der Reichsverfassung verstoßen, der in Absatz 4 in seinem ersten Satze

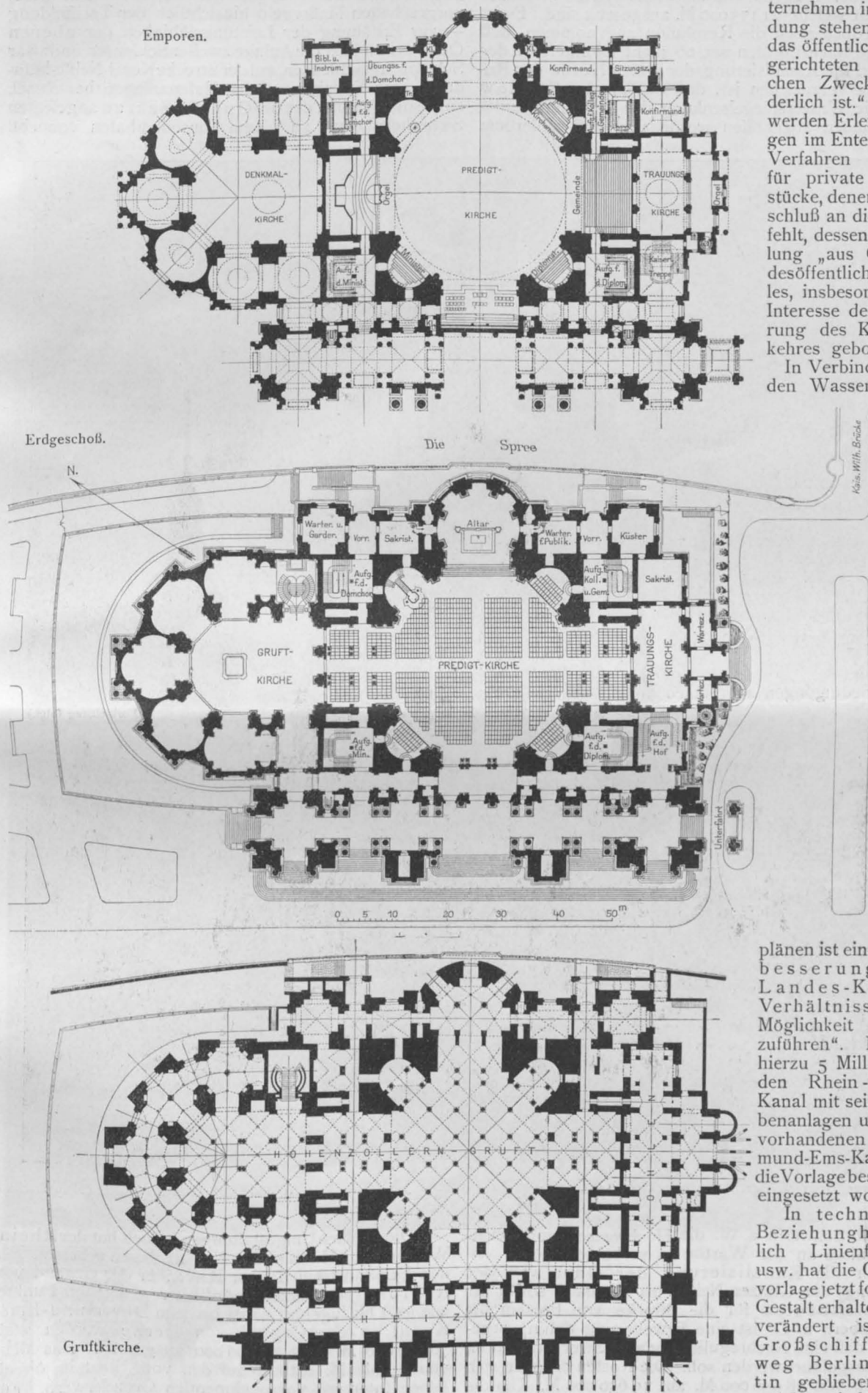
lautet: „Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden.“ Von der anderen Seite wird ein solcher Verstoß nicht anerkannt. Die Regierung hat sich der letzteren Anschauung angeschlossen.

Das zweite für die wirtschaftliche Entwicklung der neuen Kanäle wichtige Moment ist die Einführung eines staatlichen Schleppmonopols. Die Bestimmung lautet: „Auf dem Kanal vom Rhein zur Weser, auf dem Anschlusse nach Hannover, auf dem Lippe-Kanal und auf den Zweigkanälen dieser Schiffahrtsstraßen ist ein einheitlicher staatlicher Schleppbetrieb einzurichten. Privaten ist auf diesen Schiffahrtsstraßen die mechanische Schlepperei untersagt. Zum Befahren dieser Schiffahrtsstraßen durch Schiffe mit eigener Kraft bedarf es besonderer Genehmigung.“ Im übrigen soll diese Frage durch ein besonderes Gesetz geregelt werden. Der Nutzen der Zentralisierung des Betriebes wurde bei den Verhandlungen im allgemeinen anerkannt. Für ein staatliches Monopol wird die Ausschaltung der Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Wasserstraßen, die Entlastung der Eisenbahnen, die allein durch einen auch bezüglich der Fristen geregelten Betrieb in höherem Maße erfolgen könne, die Ausdehnung der Tarifpolitik des Staates auf die Kanäle ins Feld geführt. Von der Gegenseite wird die Ausschaltung des Wettbewerbes zwischen Kanal und Eisenbahn im Interesse der Verbilligung der Frachten und der Entwicklung eines großen Verkehrs auf den Kanälen bedauert und der Befürchtung Ausdruck gegeben, es könne sich aus dem Schleppmonopol ein Betriebsmonopol entwickeln, d. h. die Schifffahrt auf den neuen Wasserstraßen überhaupt verstaatlicht werden. Die Regierung ist mit dem staatlichen Schleppmonopol grundsätzlich einverstanden.

Durch die letzte der drei erwähnten Bestimmungen wird ein erweitertes Enteignungsrecht für den Staat an den neuen Kanälen bis auf eine Grenze von 1 km beiderseits derselben geschaffen, in dem dem Staate das Recht verliehen wird, solche Grundstücke zu enteignen, „deren Erwerb zur Erreichung der mit dem

Unternehmen in Verbindung stehenden, auf das öffentliche Wohl gerichteten staatlichen Zwecke erforderlich ist.“ Ebenso werden Erleichterungen im Enteignungsverfahren gewährt für private Grundstücke, denen der Anschluß an die Kanäle fehlt, dessen Herstellung „aus Gründen des öffentlichen Wohles, insbesondere im Interesse der Förderung des Kanalverkehrs geboten ist“.

In Verbindung mit den Wasserstraßen-



plänen ist eine „Verbesserung“ der Landes-Kultur-Verhältnisse nach Möglichkeit herbeizuführen“. Es sind hierzu 5 Mill. M. für den Rhein-Weser-Kanal mit seinen Nebenanlagen und dem vorhandenen Dortmund-Ems-Kanal in die Vorlage besonders eingesetzt worden.

In technischer Beziehung hinsichtlich Linienführung usw. hat die Gesamtvorlage jetzt folgende Gestalt erhalten. Unverändert ist der Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin geblieben, für welchen wie früher 43 Millionen M. aufge-

Der neue Dom zu Berlin. Architekten: Geh. Reg.-Rat Dr.-Ing. Prof. J. C. Raschdorff und Prof. Otto Raschdorff in Berlin.

wendet werden sollen, dasselbe gilt für die Verbesserung der Wasserstraßen zwischen Oder und Weichsel und der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen, für welche 21 175 000 M. ausgesetzt sind. Es ist hierzu jedoch noch die Resolution angenommen, daß die Frage nachzuprüfen sei, ob nicht im Interesse der Schifffahrt die Kanalisierung der freien Netze der Regulierung vorzuziehen ist, daß den an der Küddow durch die Wasserspiegelsenkung der Netze entstandenen Schäden abgeholfen werde und daß außerdem

und Industriebezirkeseintretenden wirtschaftlichen Schädigungen zu verhindern, wird eine Resolution angenommen, welche — abgesehen von im Gesetze selbst vorgesehenen Maßregeln hinsichtlich der Tarifbildung — zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der oberen Oder schon jetzt die Anlage zweiter Schleusen, und zwar Schleppzugsschleusen, auf der Strecke Kosel-Neiße-Mündung, eine Erweiterung der Hafenanlagen bei Kosel, sowie den Ausbau des bei Oppeln-Sakrau angelegten Sicherheitshafens zu einem Umschlaghafen vorsieht.



Der neue Dom zu Berlin. Architekten: Geh. Reg.-Rat Dr.-Ing. Prof. J. C. Raschdorff und Prof. Otto Raschdorff in Berlin.
Ansicht mit der Denkmalkirche.

oberhalb Schwerin a. W. die Hochwasser- und Deichverhältnisse an der Warthe zu verbessern seien.

Für die Kanalisierung der Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bis Breslau, sowie für Versuchsbauten für die Strecke von Breslau bis Fürstenberg a. O. ist eine Erweiterung dahin vorgesehen, daß eine Nachregulierung an 3 Strecken statt an einer ausgeführt werden soll. Die Kosten erhöhen sich dadurch von 18 950 000 M. auf 19 650 000 M. Um die durch die Herstellung des Großschiffahrtsweges Stettin-Berlin etwa zu Ungunsten des schlesischen Montan-

Die größten Umgestaltungen jedoch hat der Rhein-Weser-Kanal mit seinen Nebenanlagen erhalten. Für den Schifffahrtskanal vom Rhein in der Gegend von Ruhrort (oder einem nördlicher gelegenen Punkte, wie jetzt hinzugefügt wird) bis zum Dortmund-Ems-Kanal in der Gegend von Herne werden statt 70 500 000 M. jetzt 74 500 000 ausgesetzt. Das Mehr von 4 Mill. M. entfällt auf den vom Staat im öffentlichen Interesse vorzunehmenden Grunderwerb. Für die am Dortmund-Ems-Kanal zwischen Dortmund und Bevergern vorgesehenen Ergänzungs-



Die Regierungsvorlage forderte 120 500 000 M. für die Herstellung eines Schiffahrtskanales vom Dortmund-Ems-Kanal bei Bevergern nach Hannover mit Zweigkanälen nach Osnabrück, Minden und Linde einschl. der Kanalisierung der Weser von Minden bis Hameln oder der Herstellung von Staubecken anstatt der Kanalisierung. Die Vorlage in der angenommenen Form sieht zunächst 81 Mill. M. vor für einen Kanal von Bevergern zur Weser und, mit Rücksicht auf die Wasserversorgung, über diese hinaus bis in die Gegend von Bückeburg mit Zweigkanälen nach Osnabrück und Minden. Sie entscheidet sich anstelle der Kanalisierung der Weser von Minden bis Hameln für die Herstellung der Staubecken im oberen Quellgebiet der Weser und fügt die Vornahme einiger Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hameln hinzu. Die Herstellung des Rhein-Weser-Kanales wird davon abhängig gemacht, daß der bremische Staat bei Hemelingen in der Weser auf seine Kosten ein Wehr mit Schiffahrtskanal zu bauen und $\frac{1}{3}$ der

Neu hinzugefügt ist der Vorlage die Kanalisierung der Lippe oder die Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis zum Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln und von Hamm bis Lippstadt mit einem Kostenaufwand von 44,6 Mill. M. Die Inangriffnahme der Ausführung dieser Arbeiten ist ein Jahr nach Fertigstellung der Emscher-Linie gedacht, da erwartet wird, daß diese allein den Verkehr zum Rhein nicht lange wird bewältigen können.

Bezüglich der Aufbringung der Kostenanteile durch die Provinzen und Verbände sind einige kleinere Verschiebungen angenommen, die hier nicht weiter interessieren.

Die von verschiedenen Seiten befürwortete Einbeziehung der Kanalisierung der Mosel und Saar in die Vorlage ist abgelehnt, die Regierung jedoch ersucht worden, die Vorarbeiten hierzu in Angriff nehmen zu wollen. —

Nach den Monatsheften, die von der statistischen Abteilung des russischen Verkehrsministeriums herausgegeben werden, standen in Rußland einschl. Finnland und der Besitzungen in Russisch-Asien am Schluß des Jahres 1901 59 415^{km}, am Schluß des Jahres 1902 63 493^{km} Eisenbahnen in vollem Betrieb. Davon entfielen:

| | am Schluß des Jahres 1901 | am Schluß des Jahres 1902 |
|--|------------------------------|------------------------------|
| | km West | km West |
| auf die Staatsbahnen im europäischen Rußland | 20862 (27993) | 30780 (28853) |
| „ „ Privatbahnen „ | 18762 (17587) | 18767 (17788) |
| „ „ Staats- und Privatbahnen in Finnland | 2807 (231) | 2905 (2723) |
| „ „ Staatsbahnen in Asien | 7984 (7484) | 8299 (7780) |
| „ „ Chinesische Ostbahn und Südmand- schurische Zweigbahn | — — | 2533 (2374) |
| Zusammen | 59415 (55695) | 63493 (59518) |

km Werst

| | | | |
|------|--------|-------------------------------------|---|
| km | Werst | | |
| 1536 | (1440) | auf der Transbaikalischen Eisenbahn | |
| 3360 | (3150) | " " Sibirischen | " |
| 875 | (820) | " " Ussuri | " |
| 2528 | (2370) | " " Mittelasiatischen | " |
| 8299 | (7780) | | |

Zus. 8299 (7780)

Verteilt man die Betriebslängen auf die Flächengröße und Einwohnerzahl der einzelnen Gebiete, so erhält man folgendes Bild:

| Gebiete | Flächengröße nach dem statistischen Jahrbuch der St. Petersburger Zeitung in | | Einwohner nach der Zählung des Jahres 1897 | Betriebslänge in Kilometer auf | |
|---|--|--------------|--|--------------------------------|-------------------|
| | qkm | Qwerst. | | je 100 qkm | je 10000 Einwohn. |
| 1. Europäisches Rußland einsch. Polen, Finnland und Kaukasien . | 5 778 643 | 5 077 893,3 | 114 833 123 | 0,9113 | 4,586 |
| 2. desgl. ohne Finnland | 5 405 045 | 4 749 600 | 112 159 923 | 0,920 | 4,436 |
| 3. Finnland | 373 598 | 328 203,3 | 2673 200 | 0,777 | 10,870 |
| 4. Sibirien | 12 460 290 | 10 949 288,9 | 5 720 719 | 0,046 | 10,080 |
| 5. Russisch-Mittel-asien ausschl. Buchara und Chiwa | 3 432 923 | 3 016 628,2 | 7740 394 | 0,073 | 3,266 |

Nach dem Archiv für Eisenbahnwesen standen im Deutschen Reiche im Jahre 1901 52 710 ^{km}, im Jahre 1902 53 700 ^{km} Eisenbahnen in vollem Betrieb; es entfielen am Schluß des Jahres 1902 auf je 100 ^{qkm} Fläche etwa 9,9 ^{km} und auf je 10 000 Bewohner etwa 9,5 ^{km} Eisenbahnen. Hinsichtlich der Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes steht also Rußland weit hinter Deutschland zurück.

13 613 Lokomotiven,
15 132 Personenwagen,
315 137 Gepäck- und Güterwagen,
521 Postwagen,

zusammen über 344 403 Betriebsmittel.

Auf je 1 km Bahnlänge entfielen im Durchschnitt rd. 0,24 Lokomotiven. Auf den Eisenbahnen Deutschlands waren dagegen am Schluß desselben Jahres vorhanden (nach dem Archiv für Eisenbahnwesen):

| | |
|---------|-------------------------|
| 19 724 | Lokomotiven, |
| 39 917 | Personenwagen, |
| 419 992 | Gepäck- und Güterwagen, |
| 23 15 | Postwagen |

zusammen 481 948 Betriebsmittel.

Im Durchschnitt entfielen in Deutschland auf je 1 km
Bahnlänge rd. 0,384 Lokomotiven.

Mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Rußland sind die Betriebsmittel, ganz besonders die Lokomotiven, nicht entsprechend vermehrt worden, woraus sich zum Teil die geringe Leistungsfähigkeit der russischen Eisenbahnen erklärt, namentlich zur Erntezeit, wenn es gilt, aus dem Inneren des Reiches größere Getreidemengen den Hafenplätzen zuzuführen. Auf den Eisenbahnen Rußlands werden im übrigen auch zahlreiche Lokomotiven verwendet, die bereits 45 Jahre im Betrieb stehen. Einzelne sibirische Bahnstrecken (Ussuri-Eisenbahn) sind mit alten Lokomotiven ausgerüstet, die auf europäischen Bahnen als nicht mehr dienstfähig betrachtet würden. Beispielsweise verfügten die Staatsbahnen im europäischen Rußland am 1. Jan. 1902 über 115 Lokomotiven aus den Jahren 1857/59, über 250 Lokomotiven aus den Jahren 1860/64 usw. Im allgemeinen haben die russischen Privatbahnen ihre Linien besser mit Lokomotiven ausgerüstet als die Staatsbahnen, wenigstens soweit das Alter derselben in Betracht kommt.

| | | | |
|----------------|---------------------|------------------------|-----------------------|
| europ. Rußland | 109,632 Mill. Pers. | 9162,016 Mill. Pud od. | 150,07 Mill. t Güter. |
| asiatisch. „ | 3,130 „ „ | 325,594 „ „ „ | 5,34 „ „ „ |
| zusammen | 112,762 Mill. Pers. | 9487,610 Mill. Pud od. | 155,41 Mill. t Güter. |

Im Durchschnitt durchfuhr eine Person
im europäischen Rußland 104,15 Werst oder 111,105 km,
" asiatischen " 345,54 " 368,62 "
und im Mittel wurde je 1 Pud (16,38 kg) befördert
im europäisch. Rußland auf rd. 229,18 Werst od. 244,5 km,
" asiatischen " 434,19 " 463,2 "

Auf den Eisenbahnen Deutschlands sind nach dem Archiv für Eisenbahnwesen im Jahre 1901 rd. 876,1 Mill. Personen und 328,7 Mill. Güter befördert worden. Jede Person legte im Durchschnitt 23,5 km und je eine Gütertonne 100,4 km zurück. In Deutschland, das nach seiner Einwohnerzahl (rd. 56,4 Mill. Seelen) hinter Rußland (128,3 Mill. Seelen) weit zurücksteht, ist der Personen- und Güterverkehr auf den Eisenbahnen bedeutend lebhafter; bei der gewaltigen Ausdehnung des Reiches ist dagegen die durchschnittl. Transportweite der beförderten Güter und Personen in Rußland naturgemäß bedeutend größer als in Deutschland. Der geringe Reiseverkehr in Rußland ist eine Folge des im Verhältnis zur Größe des Reiches noch immer schwach entwickelten Eisenbahnnetzes, der spärlichen Besiedelung einzelner Gebiete (Sibirien usw.), zumteil auch eine Folge der Verarmung der ländlichen Bevölkerung

Mitteilungen aus Vereinen.

Verein für Eisenbahnkunde. In der Sitzung am 13. Jan. widmete der Vorsitzende, Min.-Dir. Schroeder, den im Laufe des letzten Jahres verstorbenen Mitgliedern ehrende Worte des Gedenkens. Nachdem darauf der bisherige Vorstand für das folgende Jahr wiedergewählt war, hielt Hr. Geh. Ob.-Brt. Blum einen Vortrag über die Verkehrsanlagen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Der Vortragende machte zunächst einige Mitteilungen über die Gestaltung des Straßennetzes der amerikanischen Städte und den oft unglaublich verwahrlosten Zustand der Straßen, und ging dann auf die Anlage der Straßenbahnen und deren Verkehr ein. Gegenüber der mustergültigen Bezeichnung der Richtungen und Zielstationen an den Wagen unserer deutschen, besonders der Berliner Straßenbahnen, lassen die amerikanischen Einrichtungen in vielen Städten sehr viel zu wünschen übrig; auch kann die Einrichtung, daß der Fahrgast keinen Ausweis über das bezahlte Fahrgeld erhält, die erfolgte Bezahlung vielmehr vom Schaffner nur in einem Zählwerk festgestellt werden muß, nicht als empfehlenswert bezeichnet werden. Die große Ausdehnung der Städte hat neben einem sehr entwickelten Straßennetz auch die Anlage von Stadtbahnen und die Entwicklung eines lebhaften Vorortverkehrs begünstigt. Die Stadtbahnen sind entweder Hochbahnen oder Tiefbahnen und folgen meistens den endlos langen schnurgeraden Straßen. Während die Bahnsteige und Zugänge an den älteren Anlagen größtenteils sehr eng sind und kaum als genügend bezeichnet werden können, sind die entsprechenden Anlagen der neuen, Ende Oktober eröffneten Tiefbahn von New-York zweckmäßig und geräumig. Abgesehen von Chicago, wo auf einzelnen Vorortstrecken

und des niedrigen Bildungsstandes des russischen Bauern, der noch weite Strecken zu Fuß durchwandert.

Die Sicherheit im Personenverkehr läßt in Rußland auch noch viel zu wünschen übrig. Auf den Eisenbahnen im europäischen und asiatischen Rußland ereigneten sich im Jahre 1901 zusammen 15 693 Unfälle. 5965 Unfälle fanden außerhalb des eigentlichen Eisenbahnbetriebes statt, 9728 Unfälle standen mit dem Eisenbahnbetrieb in unmittelbarem Zusammenhang. Von 1 Mill. Reisenden wurden

| | | | | |
|---------------|------|-------------|------|-----------|
| im Jahre 1890 | 0,60 | getötet und | 2,22 | verletzt, |
| " " 1895 | 0,66 | " " 2,97 | " | |
| " " 1900 | 0,92 | " " 5,78 | " | |
| " " 1901 | 0,91 | " " 6,04 | " | |

Gegen frühere Jahre haben demnach die Unfälle auf den Eisenbahnen Rußlands erheblich zugenommen. — Th.

Wagen benutzt werden, die den Wagen der Berliner Stadt- und Vorortbahnen mit zahlreichen Türen in den Längswänden und einem Längsgang nachgebildet sind, werden auf den Stadt- und Vorortbahnen überall Wagen mit nur zwei Endtüren verwendet, die sich bei lebhaftem Verkehr als wenig praktisch erweisen. Auch erfordert der Umstand, daß die Bahnsteige bald außen, bald innen liegen, und daher die Wagentüren zur Verhütung von Unglücksfällen vom Zugpersonal bedient werden müssen, die Mitführung zahlreicher Schaffner.

Bei den Fernbahnen ist die Geschwindigkeit der Züge, abgesehen von wenigen Ausnahmen, eine recht mäßige und die Unpünktlichkeit eine auffallend große. Auch sind die gewöhnlichen Personenwagen unbehaglich, weil 62 Reisende in einem großen Raum auf engen Bänken ohne ausreichend hohe Lehnen sitzen müssen. Die Pullmannwagen, in denen recht hohe Zuschläge erhoben werden, sind zwar besser, aber auch hier führt der Aufenthalt vieler Reisenden in einem Raum zu gegenseitigen Störungen. Zahl und Einrichtung der Aborte und Waschräume steht in den gewöhnlichen Wagen unseren deutschen Einrichtungen weit nach und ist auch in den Pullmannwagen kaum vollkommener, als in unseren D-Zügen. Das Fahrkartenwesen und die Fahrkartenkontrolle sind umständlich.

Im Betriebe ist die in Deutschland übliche scharfe Ueberwachung des Dienstes durch die Stationsbeamten zu vermissen, und die Durchbildung der Bahnhöfe, besonders auch der Rangierbahnhöfe, ließ bisher recht viel zu wünschen übrig. Neuerdings bemühen sich die Amerikaner aber, in dieser Hinsicht deutschen Vorbildern zu folgen. Nach allem wäre das hohe Selbstgefühl, das man bei vielen Amerikanern findet, bei uns Deutschen bezüglich der Verkehrsanlagen und Einrichtungen viel

Goethe und die Architektur.

Am 5. Januar dieses Jahres hielt Hr. Professor Fritz Schumacher aus Dresden im oberbayerischen Architekten- und Ingenieur-Verein zu München einen interessanten Vortrag über das Thema „Goethe und die Architektur“. Dank der Vielseitigkeit des Dichterfürsten haben sich Künste und Wissenschaften um die Wette bemüht, seine Hinterlassenschaft ihren Ideen dienstbar zu machen. Goethe war sowohl auf dem Gebiete der Naturwissenschaften, wie auf dem der bildenden Künste mehr als ein bloßer Dilettant. Mit großem Interesse folgte daher die zahlreiche Zuhörerschaft dem Versuch, den Dichter und seine Werke vom Standpunkt architektonischen Empfindens aus zu betrachten. Auch dem oberflächlichen Kenner Goethes ist dessen Verehrung der Architektur wohl bekannt. Diese Kunst stand für ihn so hoch und hehr da, daß er für sie das absolut Abgeklärte und völlig Ausgereifte verlangt und Fehler beim Bauen schlechthin ausgeschlossen sehen will. So gewiß jeden feinfühligsten Künstler dieser Wunsch beseelt, ebenso gewiß wird dieses Verlangen ein unerreichbares Ideal bleiben. Bei Goethe's bekannter Vorliebe für die Baukunst ist zunächst merkwürdig, wie dürftig der architektonische Rahmen seiner großen Schöpfungen behandelt ist; außer einer lapidaren Umreißung szenischer Bilder und ganz generellen Angaben keine Spur von Detailmalerei. Sicherlich war es die Absicht des Dichters, seinen plastischen Gestalten einen ruhigen Hintergrund zu sichern und ihrer Innerlichkeit der Empfindung durch mehr als konventionelle Aeußerlichkeiten keinerlei Abbruch zu tun. Dennoch zeichnet er dann, wenn er es im Interesse seiner Dichtung für geboten erachtet, den lebenswürdigsten Hintergrund sorgfältig aus, wie beispielsweise in „Herrmann und Dorothea“, wo die architektonische Umrahmung den romantischen Reiz der herrlichen Idylle erst vollendet. Seine Bewunderung der Gotik verdichtet sich beim Anblick des Straßburger Münsters zu wahrer Begeisterung für die Kunst Erwins von Steinbach. Die

klassische Kunst, deren Einfluß im zweiten Teil des „Faust“ sich so nachdrücklich bemerklich macht, daß man versucht sein könnte anzunehmen, des Dichters ganzes Sinnen und Trachten sei in antikem Geiste aufgegangen, ist ihm anfänglich unverständlich und erscheint ihm unorganisch. Sein italienischer Aufenthalt bringt ihn indessen nicht nur dieser Kunst näher, sondern läßt ihn die Schöpfungen des großen Vicentiner Meisters Palladio in ihrer edlen Formensprache geradezu lieb gewinnen, sodaß von da ab die klassische Formenwelt das bleibende Fundament seiner architektonischen Wertschätzung ist. Daß solcherweise seiner Schwärmerei für die gotische Baukunst bedeutend Abbruch getan wurde, ist klar, ja die ehemals Heißverehrte kommt allmählich ganz in Mißkredit und erst das reifere Alter führt ihn zu objektiver Wertschätzung zurück.

Mit zahlreichen Ausführungen aus „Wilhelm Meister“, den „Wahlverwandtschaften“, Reisebeschreibungen usw. brachte der Vortragende Goethe der Zuhörerschaft nahe als einen ungemein scharfsichtigen Beobachter architektonischer Kunst und Technik, dessen prophetischen Geist die letzten Geheimnisse aller Wissenschaft und Kunst gleichsam unbewußt offenbar waren. Was Goethe Verwandtes hat mit architektonischem Empfinden, das ist die ungemein großzügige Art seiner Darstellungskunst, der nichts Kleines und Kleineliches anhaftet, einer Kunst, die markige Züge besitzt, Ruhe und Belebung fein und wirkungsvoll einander gegenüberstellt, Licht und Schatten wie der vollendetste Meister abwägt.

Für die zahlreichen Zuhörer war es wohl ein seltener Genuß, von einem fein empfindenden Fachkollegen eine so vielseitige Natur, wie die Goethes einseitig beleuchtet zu sehen, mit dem Erfolge, daß man sich von neuem mit bewundernden Blicken zu dem Größten der Großen erhebt, zu dem Propheten, dessen Worte oft genug wie mitten aus der Gegenwart herastöhen.

Der Redner schloß seine Ausführungen mit dem Hinweis darauf, daß nicht jedes Genie notwendigerweise einseitig sein müsse, sondern daß gerade die genialsten Männer über eine erstaunliche Vielseitigkeit verfügten. —

ehrer berechtigt, als jenseits des Ozeans. — Nach diesem mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag führte noch Hr. San-Rat Dr. Stephan aus Ilsenburg das Modell einer von ihm erfundenen selbsttätigen Eisenbahnwagen-Kuppelung vor.

Arch.- u. Ing.-Verein f. Niederrhein u. Westf. in Köln. I. Vers. 9. Jan. 1905. Anwes. 14 Mitgl.

Der Vorsitzende, Geh. Rat Schilling, gedenkt des am 8. Jan. verstorbenen Vereinsmitgliedes Geh. Reg.- und Baurat Balzer und des am gleichen Tage gestorbenen bekannten kölnischen Bürgers Merckens, der zwar kein Mitglied des Vereins war, jedoch in seinem langen Leben gleichartige Ziele verfolgte. Endlich erinnert der Redner auch an den am 28. Dez. v. J. dahingeschiedenen Geh. Reg.-Rat Prof. Intze in Aachen, welcher ein Mitbegründer des Vereins war und stets, obwohl seit 25 Jahren aus demselben ausgetreten, bereit war, sein Interesse zu bekunden, und im Verein manchen fesselnden Vortrag gehalten hat. Aufgen. wird Hr. Arch. Fritz Dahmen. Aus dem Jahresbericht ist hervorzuheben, daß der Verein zwei tatkräftige Vorstandsmitglieder, Hrn. Ob.- u. Geh. Brt. Stübben, Dr.-Ing., der so viele Jahre Vorsitzender des Vereins war, und den mehrjährigen Schriftführer, Hrn. Prof. Wille, durch Wegzug von Köln verloren hat. Der Verein hatte 137 einheimische, 98 auswärtige Mitglieder, von denen ein auswärtiges starb, 6 einheim. und 2 auswärt. ausschieden; neu aufgenommen sind im Laufe des Jahres 4 einheim., 1 ausw. Den 17 Versammlungen wohnten durchschnittl. 22 Mitgl. bei. Vorträge hielten die Hrn. Schott (Grey-Träger), Ob.-Brt. Jungbecker (Kultur und Kunst im Reiche der Pharaonen), Stadtbrt. Heimann (süddeutsche Reise und Denkmalpflegetag in Mainz), Garten-Dir. Encke (Architektur-Motive in der Gartenkunst). Außer den üblichen Ausflügen beteiligten sich mehrere Mitglieder an dem Kongreß in Madrid. Nach dem Kassenbericht haben sich die Vermögensverhältnisse in befriedigender Weise weiter entwickelt, der Vereinshaushalt schließt mit einem Ueberschuß ab. Bemerkenswerte Ausführungen macht Hr. Ing. Schott über die Brückenfragen Kölns, bezüglich welcher bereits in No. 12 berichtet ist. An diese Mitteilungen und Vorschläge schloß sich eine ausgedehnte Besprechung, die manche neue Gedanken und Vorschläge zutage förderte. Der Vorsitzende führt nach dem Schott'schen Vortrage und der Besprechung aus, daß Verkehrsfragen von so hoher Bedeutung, wie sie gegenwärtig in Köln vorliegen, in erheblicherem Maße die Öffentlichkeit beschäftigen müßten, als es bisher der Fall ist. Allerdings verhindert die Geheimhaltung der städtischen Pläne eine Besprechung derselben in der Öffentlichkeit. —

Arch.- u. Ing.-Verein zu Hamburg. Vers. am 18. Nov. 1904. Vors. Hr. Bubendey, anwes. 56 Pers., aufgen. die Hrn. Günther, Häring, Schreiber und Schröder.

Nach geschäftlichen Mitteilungen erhält das Wort Hr. Prill für einen Vortrag über das Moorburger und das Finkenwärder Wasserwerk. Ein kurzer Ueberblick über den Entwicklungsgang der Hamburger Trinkwasserverhältnisse leitet die Schilderung der beiden neuesten der fünf Hamburger Wasserwerke ein. Die Unhaltbarkeit der vorhandenen Zustände in Moorburg führten 1893 zu neuen Brunnenbohrungen, die ein vorzügliches Ergebnis hatten. In Lichtbildern und Zeichnungen führte Redner den Anwesenden die fertige Anlage vor, schilderte den Hauptbrunnen, das Pumpwerksgebäude, den Wasserturm, die Enteisungsanlage, die Regelung des Betriebes und die günstigen Betriebsergebnisse. In ähnlicher Weise wird darauf das Finkenwärder Wasserwerk behandelt. An diese Ausführungen schließen sich interessante Mitteilungen über die bei den geschilderten Neuanlagen zum ersten Male in Hamburg erfolgte Verlegung von Mannesmannrohren anstelle von Rohren aus Gußeisen. Redner hebt besonders die großen Vorteile gegenüber den letzteren hervor, welche die wenigen Nachteile bei weitem überwiegen und schließt mit einer eingehenden Schilderung ihrer Herstellungsweise. Eine kurze Besprechung in der Versammlung über Enteisungsverfahren und Mannesmannrohre folgte dem ausgezeichneten, sehr beifällig aufgenommenen Vortrage. —

Vers. am 25. Nov. 1904. Vors. Hr. Bubendey. Anwes. 160 Pers., davon etwa 60 Damen. Aufgen. die Hrn. Arch. J. Th. W. Behrens und Ing. Günther Ortmann.

Hr. Classen spricht über Reiseeindrücke aus Süd-Amerika in der Zeit vom 5. Febr. bis zum 15. Mai v. J. Nach einer Beschreibung der Meerfahrt erläutert Redner die Bedeutung und Lage der Städte Buenos-Aires, Montevideo und La Plata am La Plata-Busen, der breitesten Flußmündung der Erde, deren Wasser sich durch massenhafte Sinkstoffe auszeichnet. Während die Tiden eine sehr geringe Höhe (0,25—1 m) aufweisen, bringen die Winde Höhenunterschiede des Wasserspiegels von 2—3 m hervor.

Montevideo ist den Stürmen ausgesetzt und hat daher sehr schlechte Landungsverhältnisse, zu deren Beseitigung bekanntlich der Geh. Brt. Kummer dort weilte. Buenos-Aires (850 000 Einw.) ist durch Untiefen von seiner 18 km entfernten liegenden Reede getrennt. Eine gebaggerte Rinne ermöglicht den Schiffsverkehr bis zum städtischen Hafen, dessen Anlage Redner als wenig glücklich bezeichnet. Die Schiffe werden in einem Vorhafen der Zollabfertigung unterzogen und passieren dann eine Reihe von Liegeplätzen, wobei schmale Durchfahrten zum Zwecke der Ueberführung des Straßenverkehrs hinderlich sind. Am Südostende der Häfen schließt sich der Riachurto, ein Flußchen mit großer Wassertiefe und mit umfangreichen Warenlagern an. Dieser Teil des Hafens hat eine besondere Einfahrt. Redner beschreibt alsdann sehr anschaulich die Stadt Buenos-Aires mit ihren einförmigen Straßen, städtischen Vororten und bemerkenswerten guten Kanalisations- und Wasserleitungs-Anlagen, ihrem bedeutenden Museum vorsintflutlicher Tiere und den großen Anlagen für den Export frischen Fleisches. Unter den Lichtbildern erregte der wie ein Palast gebaute Hochbehälter der Wasserleitung allgemeine Heiterkeit. Die Stadt La Plata ist eine aus politischen Gründen entstandene gekünstelte Anlage und enthält große Bauten für Provinzialbehörden u. dergl., sowie die ungeheuren Grundmauern eines unvollendeten gotischen Domes, endlich ein gutes anthropologisches Museum. Redner hat einen Ausflug bis zur chilenischen Grenze auf die Paßhöhe der Anden gemacht. Die Reise erfordert eine 24 stündige Eisenbahnfahrt (1000 km) bis Mendoza am Fuß der Anden und eine 7 stündige Fahrt auf der schmalspurigen Andenbahn (mit Zahnradstrecken) bis Las Cuevas (175 km). Mendoza liegt auf 830 m ü. M., Cuevas 3190 m ü. M., die Paßhöhe, welche mit Maultieren erreicht wird, auf 3900 m ü. M. Ein Tunnel ist geplant, aber wegen Geldmangel noch nicht begonnen. Die chilenische Seite des Gebirges ist sehr steil und die chilenische Bahn reicht vorläufig nur bis 1262 m ü. M. Redner schildert das wüste, fast vegetationslose Gebirge, den nahe liegenden Aconcagua (7040 m), die heißen Bäder von Puente del Inca und eine neuerrichtete, etwas theatralische Christusstatue auf der Paßhöhe. Auf der Rückreise wurde u. a. Rio de Janeiro besucht, dessen malerische Umgebung Redner durch mehrere vortreffliche Lichtbilder erläuterte.

Der Vorsitzende knüpft an den Dank für den fesselnden Vortrag den Ausdruck der Freude, daß zum ersten Mal die Damen des Vereins in den Vereinsräumen erschienen sind. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Real-Gymnasiums in Altenessen wird vom dortigen Bürgermeister für reichsdeutsche Architekten (ohne Rücksicht auf ihren Wohnort) zum 1. Juni 1905 erlassen. Es gelangen 3 Preise von 2500, 1500 und 1000 M. zur Verteilung; ein Ankauf nicht preisgekrönter Entwürfe ist vorbalten. Dem siebengliedrigen Preisgericht gehören als Architekten an die Hrn. Landbauinsp. Hamm in Essen, kgl. Brt. Ludw. Hoffmann in Berlin, Arch. Jacob Pegels in Altenessen und Ob.-Brt. Dr.-Ing. Stübben in Grunewald. Unterlagen gegen 3 M., die zurück erstattet werden, durch das Bürgermeisteramt in Altenessen. —

Zwei Preisausschreiben der „Deutschen Malerzeitung Mappe“ betreffen Entwürfe für mustergetriggerte Schriften für Firmenmaler und von Schildformen. Bei beiden Wettbewerben gelangen 3 Preise von 150, 100 und 50 M. zur Verteilung. Dem Preisgericht gehören die Hrn. Prof. Martin Dülfer, Kunstmaler Mart. Wiegand, Hauptl. Carl Leibig und Dekorationsmaler Ludw. Reisberger in München, sowie Dekorationsmaler Rich. Schultz in Leipzig an. —

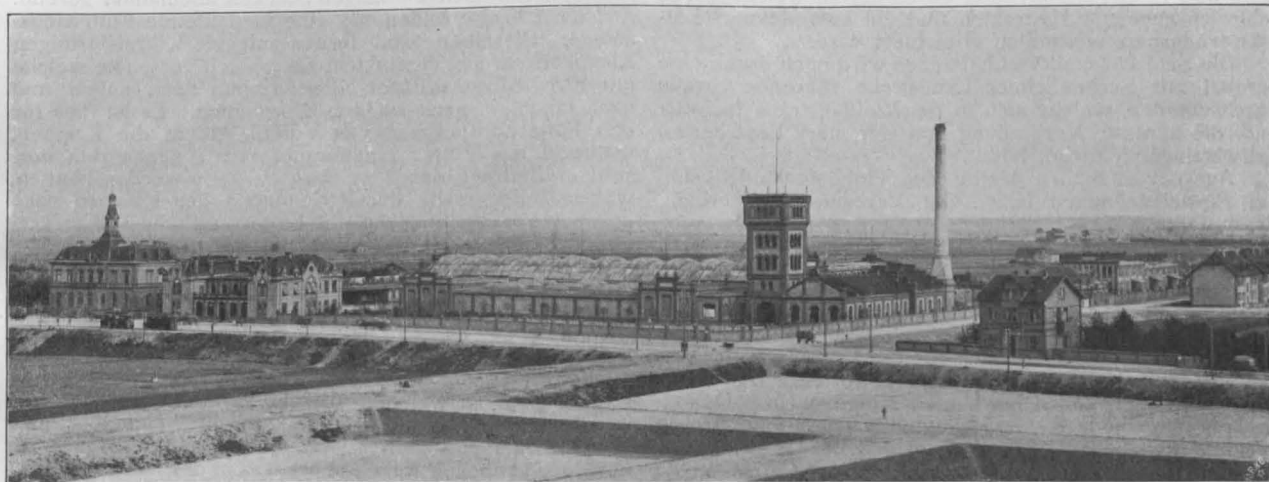
Wettbewerb betr. die Landesausstellung Nürnberg 1906. Bei einem vom Gewerbeverein Hof ausgeschriebenen engeren Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein im Jahre 1906 zu Nürnberg bei der Landes-Ausstellung auszustellendes Vereins-Sitzungszimmer erhielt den 1. Preis Hr. Arch. Hermann Goerke, Düsseldorf-Landau (Pfalz), den II. Preis Hr. Arch. Fritz Walther in Stuttgart. —

In einem engeren Wettbewerb betr. Entwürfe für ein Kasino in Wörishofen erhielten den I. Preis die Hrn. Hessemeyer & Schmidt in München, die auch bei der Ausführung beteiligt werden sollen. Dem Preisgericht gehörten als Architekten an die Hrn. städt. Brt. Hans Grässel, Prof. K. Hocheder und Ob.-Brt. Reuter in München. —

Inhalt: Berliner Neubauten. No. 112. Der neue Dom zu Berlin. — Die Annahme der Kanalvorlage im preußischen Abgeordnetenhaus. — Die Eisenbahnen Rußlands und Deutschlands. — Mitteilungen aus Vereinen. — Goethe und die Architektur. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der neue Dom zu Berlin.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wilh. Greve, Berlin.



Der neue Schlacht- und Viehhof zu Mannheim.

Architekt: Stadtbaurat a. D. Uhlmann in Mannheim.

Das alte Mannheimer Schlachthaus am Neckardamm wurde im Jahre 1868/69 mit einem Kostenaufwande von etwa 69 000 Gulden erbaut und später durch einen Kuttlerianbau vergrößert, sodaß sich der Gesamtaufwand auf etwa 100 000 Gulden belief. Dasselbe bestand aus einem langgestreckten 2stöckigen Bau mit mehreren Anbauten. Im Erdgeschoß des Hauptbaues waren die Schlachtstellen für Groß- und Kleinvieh und in den Anbauten der Schweine-Brühraum mit Großkuttlerei untergebracht. Der Hauptschlachtraum war auf eisernen Stützen überwölbt und mit festen Aufzugswinden ausgestattet. Die Anlage war nach heutigen Bedürfnissen weder genügend entwässert, doch war für die Schweine-Brühgefäße eine Warmwasserbereitungs-Anlage bereits vorhanden. Das Wasser wurde mittels Dampf erwärmt und es war zu diesem Zwecke außerhalb des Gebäudes, unter einem Schuppen, der Dampfkessel aufgestellt. Da das alte Schlachthaus in unmittelbarer Nähe des vorüberfließenden Neckars stand, so wurden alle Dünger-, Blut-, Urin- und Fettabfälle sowie die Schwenk- und Reinigungswässer demselben zugeführt, was in hygienischer Beziehung gerade kein Idealzustand war. Die Stadt hatte zurzeit der Erbauung des alten Schlachthauses etwa 34 000 Einwohner, dieselbe vermehrte sich aber in den nächsten 10 Jahren um das Doppelte. Trotzdem reichte das Schlachthaus noch Jahre lang auch für die vermehrte Einwohnerzahl aus, weil die alten eingesessenen Schlächter das Privilegium der Haus-Schlächtereien besaßen, daher vom Schlachtzwang im öffentlichen Schlachthause befreit waren.

Um bei der schließlichen Beschränktheit des Raumes einen geordneten Schlachtbetrieb zu ermöglichen, waren, weil nur ein einziger Schlachtraum zur Verfügung stand, für Groß- und Kleinvieh und für Schweine verschiedene Schlachtstage durchgeführt. Kühlanlagen waren nicht vorhanden. Die in Mannheim stets stark befahrenen und vielbesuchten Viehmärkte fanden zu jener Zeit auf den sogenannten Glaciswiesen vor dem Heidelberger Tor statt. Zum Schutze der Tiere gegen ungünstige Witterung waren hölzerne Barackenställe aufgestellt.

Bereits im Jahre 1886, als sich die Einwohnerzahl um mehr als das Doppelte erhöht hatte, haben sich die städtischen Behörden mit der Frage der Einrichtung eines gemeinsamen Schlacht- und Viehhofes beschäftigt. Dieselbe war 1889 soweit geklärt, daß ein südöstlich der Stadt, an der Seckenheimer Landstraße, belegen und der Verwaltung gehöriges Gelände von 510 m Länge und 300 m Tiefe diesem Zwecke vorbehalten werden konnte. Da dasselbe unweit der Einmündung der Preußisch-Hessischen und der Rheintalbahn in die Badische Hauptbahn Mann-

heim-Heidelberg und Mannheim-Ludwigshafen belegen war, so ließ sich einerseits ein bequemer Bahnanschluß mit der geplanten Anlage ausführen, andererseits war die Lage an mehrfachem Bahnknotenpunkt für die Herbeschaffung und die Fortschaffung des Marktviehes von großem Vorteile. Das Gelände wurde in 2 gleiche Teile geteilt und die eine Hälfte für den Viehhof, die andere für den Schlachthof bestimmt.

Die Entfernung der Viehmärkte auf den Glaciswiesen und die Erbauung einer neuen Viehhofanlage mußten beschleunigt werden, weil das Gelände, auf welchem die alten Viehmärkte abgehalten wurden, für die östliche Stadterweiterung in Anspruch genommen wurde. Daher mußte die Viehhofanlage zur Ausführung gebracht werden, ehe der Schlachthofplan reif war. Außerdem waren für die Verschiebung des letzteren finanzielle Gründe vorhanden.

Mit der Ausführung des Viehhofes wurde bereits im Jahre 1889 begonnen; dieselbe erfolgte nach den Plänen und unter Leitung des städtischen Hochbauamtes. Die Anlage wurde im Januar 1892 dem Verkehr übergeben. Der Bauaufwand betrug 1 185 850 M. und der Wert des 51000 qm Flächeninhalt betragenden Baugeländes kann den zahlreich in nächster Umgebung stattgefundenen Privatverkäufen nach zu schließen, für den qm zu 25 M., also zu 1 275 000 M., der Gesamtwert der ganzen Viehhofanlage somit zu $1\,185\,850 + 1\,275\,000 = 2\,460\,850$ M. angenommen werden. Die Viehmärkte finden jeden Montag statt. Der Zutrieb beträgt durchschnittlich 2000 bis 2600 Stück. Mit den Märkten, zu Mitte und Anfang eines jeden Monats, ist stets ein Pferdemarkt verbunden. Der Zutrieb beträgt auch hier oft 500—700 Stück.

Nach dem Lageplan S. 95 grenzt das Gelände mit seiner Längsausdehnung an die Seckenheimer Landstraße und ist durch eine von Nord nach Süd ziehende Trennungsmauer in 2 gleiche Teile geteilt. Auf der östlichen Hälfte wurde die Viehhofanlage erstellt, während die westliche Hälfte der Schlachthofanlage vorbehalten blieb. In der Längsachse der mit Gebäuden verschiedener Art besetzten Trennungsmauer wurde an der Seckenheimer Landstraße eine halbkreisförmige Ausbuchtung geschaffen, und auf dem dadurch außerhalb der Umwallung gewonnenen Platze das alte Wirtschafts- und Börsengebäude erstellt. In die den halbkreisförmigen Platz begrenzende Einfriedigungsmauer wurde die Portierloge eingebaut, von welcher aus die Zugänge zum Schlacht- und zum Viehhof leicht zu beobachten sind.

Durch das linke Tor gelangt man zunächst auf einen freien Platz und von da auf die Verkaufsplätze. Diese 4 Marktplätze sind in zusammen 26 Doppelstände, je 16 m

lang und 7–8 m breit, zum Anbinden der Marktiere eingeteilt. Jeder Doppelstand wird von einem Mittelstand durchschnitten. An diese für Rinder bestimmte Verkaufsplätze schließen sich gegen Osten die für Pferde bestimmten Verkaufsplätze an, welche ebenfalls mit eisernen Anbindebarrieren umrahmt sind. Hier findet beim Maimarkt die Musterung und Auszeichnung der preisgekrönten Tiere statt. Die Straßen, welche die Verkaufsplätze durchschneiden, sind mit Schatten spendenden Alleebäumen bepflanzt und gleich wie die Plätze selbst gepflastert. Zur Erzielung eines dichten Fugenschlusses der Pflasterung sind die Fugen mit Zementmörtel vergossen. Dadurch läßt sich einerseits eine leichte und gründliche Reinigung, anderseits eine ebenso gründliche und rasche Desinfektion durchführen, welche durch zahlreiche angelegte Hydranten und ein ausgedehntes Entwässerungsnetz wesentlich erleichtert wird.

Die Schlacht- und Viehhofanlage wird noch durch eine parallel zur Seckenheimer Landstraße führende Straße durchschnitten, welche sich in der Viehhofstraße fortsetzt und die kürzeste Verbindung mit der stark bevölkerten Schwetzingen Vorstadt bildet.

Auf der südlichen Hälfte des Viehhofgeländes sind die Einstallungen bzw. die Verkaufshallen erbaut. Es sind 3 massive Hallen, je etwa 94 m lang, die eine etwa 18,5 m breit, die beiden anderen etwa je 15 m. Alle 3 Hallen haben einen höher geführten Mittelbau, in welchem die Marktbureau, Treppenaufgänge zum Speicher und sonstige Betriebsanlagen untergebracht sind. Die Halle I dient in der Hauptsache der Unterbringung von Schweinen, doch ist auch für die Unterbringung von Kälbern und Hammeln Vorsorge getroffen. Die Halle wird durch den schon erwähnten Mittelbau in 2 Hälften zerschnitten. Jede dieser Hallenhälften ist in eine Anzahl sogen. Schweinebuchten von verschiedener Größe, durchschnittlich aber von 4 x 3,8 m Grundfläche, zerlegt. Jede dieser Buchtenteilungen kann etwa 40–50 Stück Kleinvieh aufnehmen. Imganzen sind 60 Buchten vorhanden, in welchen zusammen etwa 1700–1800 Stück Kleinvieh untergebracht werden können. In der vorderen Hallenhälfte haben die Längsgänge eine Breite von 1,5 m, während die Querfüttergänge etwa 3,5 m breit sind. In der hinteren Hallenhälfte liegen die Futtergänge an den Wänden entlang, während die Mittel- und die Quergänge als Kaufgänge, 3 m breit, angelegt sind. Die Buchtengitter sind aus Flach- und Runderisen, etwa 1,1 m hoch, ausgeführt. Das untere wagrechte, in welches die aufrechtstehenden runden 20 mm starken Gitterstäbe eingesteckt sind, hat einen Querschnitt von 75/30 mm, die Handleiste 40/20 mm. Die Sprossenweite beträgt von Mitte zu Mitte 100 mm. Die einzelnen Buchtengänge sind mit Drehtüren, welche die Breite

der Futtergänge haben, und wechselweise entweder den Futtergang oder die Buchten abschließen, versehen. Dadurch wird der geordnete Zu- und Abtrieb der Tiere geregelt. Die Drehtüren sind einseitig an eisernen Pfosten aus Kreuzen mittels Kloben und Band befestigt und haken auf der anderen Seite mittels abwärts gebogenem und zugespitztem Dorn in eine Verschlößse. Durch Druck auf einen an den Verschlößdorn rückwärts angeschmiedeten Hebel wird ersterer samt Stab gehoben und so die Tür geöffnet oder geschlossen. Durch Drehung der Tür um 90° kann alsdann der Futtergang oder die Buchtöffnung geschlossen werden.

Die Futterkrippen bestehen aus Steinzeug und sind in durchschnittlich 1 m langen Stücken aneinander gereiht. Auf diese Weise bilden sie eine fortlaufende Fütterungsanlage. Dieselben sind ferner mit viertelkreisförmigen Klappdeckeln aus verzinktem Eisenblech versehen, welche um ihre Achse drehbar, die Krippen nach außen und nach innen, je nach Bedarf, abschließen. Es ist dies für den Fütterungsvorgang von Vorteil, indem die Krippen, während das Futter eingebracht wird, gegen den vorzeitigen Zutrang der Tiere abgeschlossen werden können, während anderseits durch Schließen der Klappen nach außen ein Verschleudern des Futters auf die Gänge vermieden wird. Die Krippen sind zum Ausspülen eingerichtet und demgemäß ist die Halle ausreichend entwässert. Der Zutrieb findet stets über die Wage am Südgiebel, in der Nähe der Ausladerampe, statt. An diese schließen sich die an den beiden Längsseiten der Halle hinführenden Treibgänge an, welche mit Querabschlüssen versehen sind, wodurch man die Tiere in die Buchten oder Abteilungen treiben kann, in welchen man sie gerade haben will.

Zur Feststellung des Lebendgewichtes einzelner oder einer Anzahl von Tieren sind sowohl am nördlichen als auch am südlichen Hallengiebel und in der Mitte Brückwagen aufgestellt. Im mittleren Teil der Halle, neben dem Aufgang zum Speicher, befindet sich die Warmwasser-Bereitungsanlage. An zahlreichen, selbst den entferntesten Stellen der Halle kann warmes Wasser zur Zubereitung des Futters für Schweine und Kälber entnommen werden. An ebenso zahlreichen Stellen sind Kaltwasser-Zapfstellen, mittels welcher nach beendigem Markt und Entfernung der Tiere die Stallungen gründlich durchgespült und gereinigt werden, angebracht.

Die Halle hat einen dreischiffigen Querschnitt, ein höher geführtes Mittelschiff mit seitlichem Oberlicht und zwei niedrigere Seitenschiffe. Das Mittelschiff ruht bei 4,25 m Achsenweite auf gußeisernen Stützen und hat Falzziegel-Bedachung, die Seitenschiffe haben Holz-Zement-Bedachung erhalten. —

(Fortsetzung folgt.)

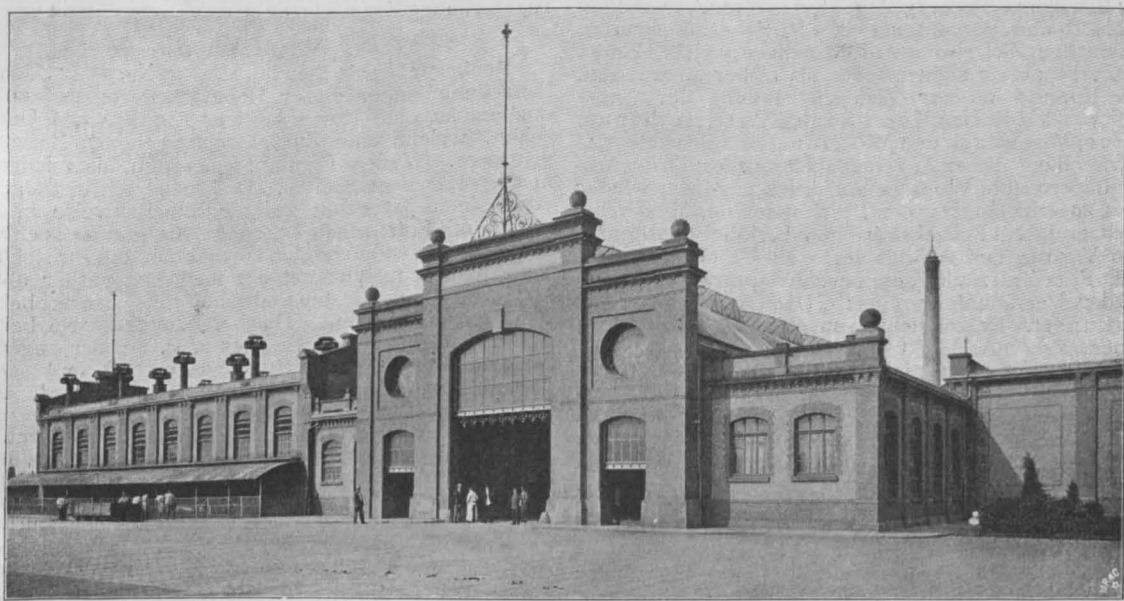
Mitteilungen aus Vereinen.

Vereinigung Berliner Architekten. Zur geselligen Zusammenkunft am 5. Jan. hatten sich unter dem Vorsitz des Hrn. Reimer 30 Mitglieder zusammengefunden. Den Hauptanziehungspunkt des Abends bildeten zwei Ausstellungen: eine Ausstellung landschaftlicher Studien des Hrn. Malers H. Münchhausen, köstliche Blätter, die mit einer seltenen Beherrschung der Technik und der Perspektive wiedergegeben waren, und eine Ausstellung der Kunst des Buchdruckes, als Illustration zu einem von Hrn. Dir. Jessen unter gleichzeitiger Vorführung von Lichtbildern gehaltenen Vortrag über „Die künstlerische Reform unseres Buchdruckes“. An der Ausstellung waren als entwerfende Künstler oder Drucker beteiligt Peter Behrens in Düsseldorf, Poeschel & Trepte in Leipzig, Insel-Verlag Leipzig, Otto Hupp in Schleißheim, Walter Crane in London, The Wayside-Press in Springfield (Mass.), The Merry-Mount-Press in Boston, William Morris in London und Melchior Lechter in Berlin. Außerdem waren eine Reihe künstlerischer seltener Druckwerke aus der Sammlung des verstorbenen Mitgliedes Hans Grisebach ausgestellt. In seinem die Versammlung lebhaft fesselnden Vortrage gab Hr. Jessen einen gedrängten Abriss der Entwicklung der Buchdruckerkunst namentlich in Deutschland von den Zeiten Gutenbergs bis zu den jüngsten reformatorischen Taten auf dem sehr reformbedürftig gewesenen Gebiete. Gutenberg, der Erfinder der Buchdruckerkunst, hat den Buchdruck auf eine künstlerische Höhe gebracht, die nach ihm nicht mehr erreicht wurde. Sein Verdienst ist ein doppeltes gewesen; ein technisches, soweit er die mühevoll Buchschreiberarbeit in den Buchdruck verwandelte, und ein künstlerisches, da er nach dem Vorbilde der schönen mittelalterlichen Manuskripte darauf hielt, daß seine Drucke eine ruhige, gleichsam teppichartige Wirkung der einzelnen Seiten zeigten, daß ein schönes Verhältnis der bedruckten zur unbedruckten Fläche sich ergab und daß vor allem eine harmonische

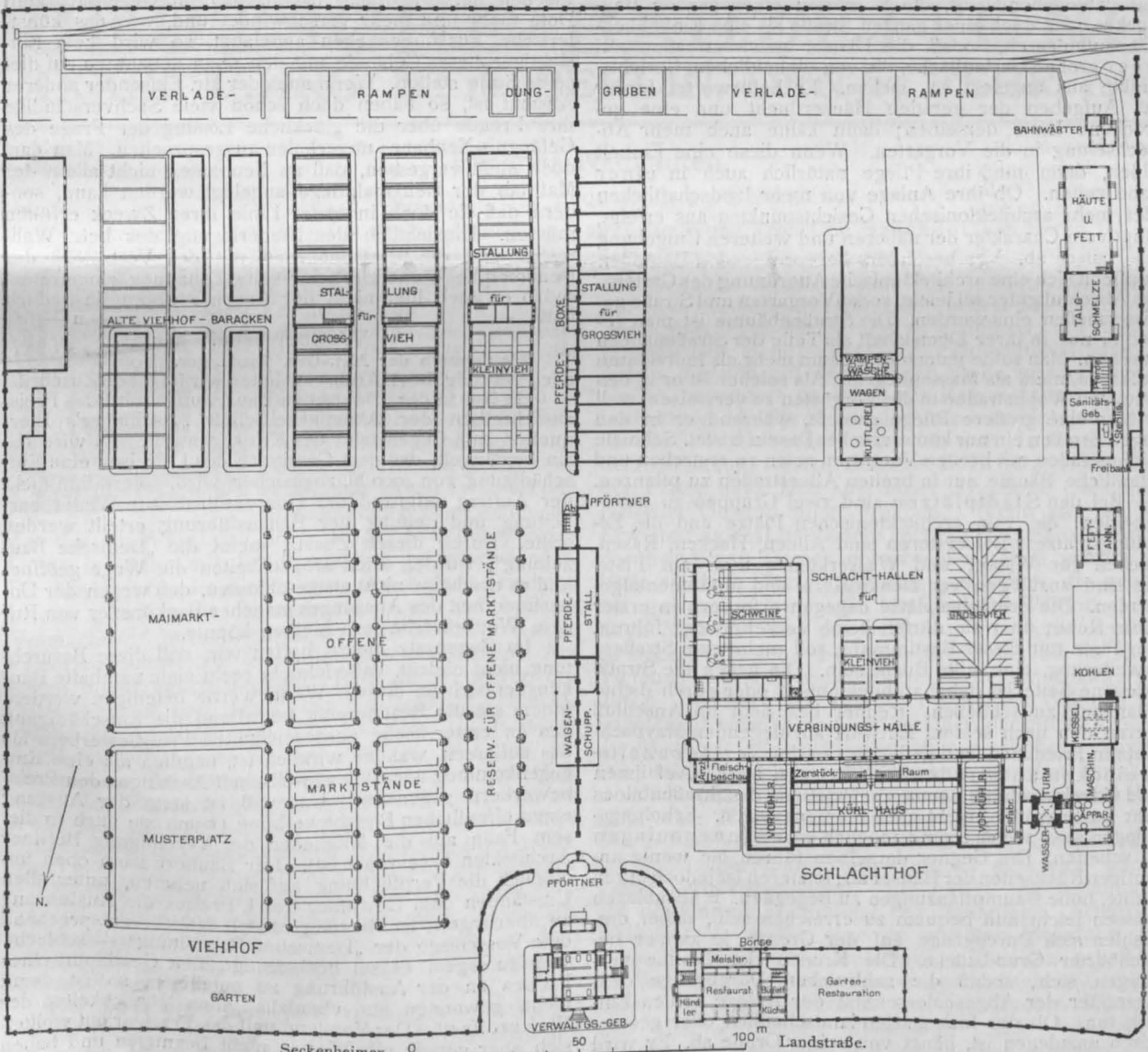
Farbenwirkung zwischen den schwarzen Buchstaben und den farbigen Initialen bei Wahl eines entsprechenden Papierses sich einstellte. Die nachfolgenden Zeiten, selbst die italienische und die französische Renaissance konnten, bei aller Schönheit und Eigenart ihrer Druckerzeugnisse, diese Harmonie nicht festhalten. Sie schufen andere Schönheitswerte. Durch die Erfindung vervollkommener Maschinen für den Buchdruck, durch das Wachsen der Auflagen, durch die hierdurch bedingte Herstellung eines glatten und harten Papierses und bei dem mehr und mehr abnehmenden Gefühl für die künstlerische Erscheinung eines Druckwerkes hat die Buchdruckerkunst allmählich bis zu einem solchen Tiefstand abgenommen, daß die Künstlerkreise sich wieder ernstlich mit ihr zu beschäftigen begannen. Als Bahnbrecher vor allem William Morris in London. Er versuchte, wieder den Sinn und das Verständnis für die Kunst Gutenbergs zu wecken und griff selbst mit neuen Erfindungen in diesen Zweig der Kunstbewegung ein. Er hatte den Erfolg, daß in allen Ländern moderner Kunstbewegung sich Künstlergemeinden bildeten, die dem Buchdruck ihre Aufmerksamkeit zuwendeten und bei den Buchdruckern selbst ein so verständnisvolles Entgegenkommen fanden, daß, wie die Ausstellung zeigte, die Bewegung nunmehr in gutem Fahrwasser sich befindet. —

Die IV. ord. Versammlung fand am 19. Jan. unter Vorsitz des Hrn. Kayser und unter Teilnahme von 45 Mitgl. und 1 Gast statt. Der erste Punkt der Tagesordnung betraf die Ernennung eines Ehrenmitgliedes; die Ehrung galt dem langjährigen bisherigen Vorsitzenden von der Hude und erfolgte einstimmig. Zum zweiten beriet die Versammlung einen Antrag des Hrn. Wolfenstein betr. Abänderung des § 37 der Berliner Baupolizeiordnung. Der Antrag rief eine eingehendere Besprechung hervor, an welcher außer dem Antragsteller die Hrn. Becker, Bislich, Kayser, Knoblauch, Körte, Rathenau, Schuster und Spindler teilnahmen. In der Praxis hat sich der Begriff der Baupolizeiordnung „zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmte Räume“ als nicht scharf genug um-

rissen erwiesen, woraus viele Schwankungen in der Anwendung sich ergeben haben, die Architekt und Bauherr in gleicher Weise nachteilig empfinden. Der Antrag- wahrung und Verkauf von Waren erwiesen, die eine tiefere Lage haben, als die Bauordnung sie zuläßt und auf der anderen Seite auch Räume mit gutem Licht, die höher



Ostseite. Eingang zur Verbindungshalle.



Der neue Schlacht- und Viehhof zu Mannheim. Architekt: Stadtbaurat a. D. Uhlmann in Mannheim.

steller trat daher für die Notwendigkeit einer Abänderung dieser Bestimmung ein. Es haben sich in Handel und Wandel als erforderlich Räume für Lagerung, Aufbe- liegen können, als die Baupolizei es bestimmt. Es erweist sich daher eine Trennung der Räume erwünscht in Räume zum Tag- und Nachtaufenthalt von Menschen

und in Räume, die nur zum Tagaufenthalt dienen. Der Antrag des Redners ging dahin, die Vereinigung Berliner Architekten möge beim kgl. Ministerium der öffentlichen Arbeiten dahin vorstellig werden, daß gewisse Bestimmungen der Bauordnung vom 15. Aug. 1897 in ihrer Anwendung auf Geschäfts- und Warenhäuser einer Revision unterworfen werden mit dem Ziel, sie den Anforderungen, welche Handel und Gewerbe an sie stellen, mehr als bisher anzupassen. In eine Kommission zur Weiterbehandlung der Angelegenheit wurden die Hrn. Knoblauch, Körte, Rathenau, Schuster, Wichards und Wolfenstein gewählt. Bei der Besprechung dieser Angelegenheit wurde von mehreren Mitgliedern dem Wunsche Ausdruck gegeben, wieder Kenntnis zu erhalten von den Beschlüssen der Mittwochs-Konferenzen des kgl. Polizei-Präsidiums betr. die Bauordnung.

Den Vortrag des Abends hatte als Gast Hr. Garten-Architekt Fritz Zahn übernommen. Er sprach unter dem Beifall der Versammlung über: „Die Aufgaben der Gartenkunst“. Er versuchte zunächst, das Vorurteil zu zerstreuen, als ob Architekt und Gartenkünstler feindliche Brüder seien. Sie seien vielmehr innerhalb der Grenzen der Möglichkeit zur Zusammenarbeit berufen. Eine hervorragende Gelegenheit hierzu werde inbälde die Stadt Berlin darbieten. Diese trägt sich mit dem Gedanken, mehrere öffentliche Plätze mit Gartenanlagen zu versehen und in dem Nordpark eine größere Parkanlage zu schaffen. Bei dem Wettbewerb, der für letztere in Aussicht steht, wird der Baukunst eine wichtige Rolle zufallen. Der Vortragende berührte nun zunächst die bisher üblichen Vorgärten, die er Polizeivorgärten nennt, da infolge der baupolizeilichen Vorschriften ihr gleichmäßiger Schnitt und ihre gleichmäßige Breite wenig Abwechslung zulassen. Redner schlägt eine Aenderung der bestehenden Gepflogenheit dahingehend vor, die Vorgärten eines ganzen Bau-blockes oder doch einer ganzen Straße als eine Einheitlichkeit aufzufassen, sodaß die Häuser gewissermaßen auf einer großen Gartenfläche, die von einheitlichem Gesichtspunkte aus angelegt ist, stehen. Er befürwortet ferner das Aufgeben der geraden Häuserflucht und eine gebrochene Linie derselben; dann käme auch mehr Abwechslung in die Vorgärten. Wenn diese eine Einheit bilden, dann muß ihre Pflege natürlich auch in einer Hand ruhen. Ob ihre Anlage von mehr landschaftlichen oder mehr architektonischen Gesichtspunkten aus erfolgt, hängt vom Charakter der näheren und weiteren Umgebung des Hauses ab. Vor besonders hervorragenden Bauteilen empfiehlt sich eine architektonische Anordnung des Gartens. Das Abschlußgitter sei leicht, sodaß Vorgarten und Straße gewissermaßen eins werden. Die Straßenbäume ist man gewohnt, nur in ihrer Eigenschaft als Teile der Straßenalleen zu sehen. Man sollte jedoch den Baum mehr als Individuum auffassen, nicht als Massenbegriff. Als solcher ist er in den schmalen Wohnstraßen in die Vorgärten zu verweisen, weil er hier eine größere Pflege genießt, während er in den engen Straßen ein nur kümmerliches Dasein fristet. Schmale Wohnstraßen mit breiten Vorgärten seien zu erstreben und öffentliche Bäume nur in breiten Alleestraßen zu pflanzen.

Bei den Stadtplätzen sind zwei Gruppen zu unterscheiden: die rein architektonischen Plätze und die Erholungsplätze. Bei ersteren sind Alleen, Hecken, Rasen, Becken für Wasser und Wasserkünste usw. am Platz. Sie sind anzulegen vor Denkmälern und Monumentalgebäuden. Die Erholungsplätze dagegen erfordern in erster Linie Ruhe; über sie dürfen keine Verkehrswege führen. Der Platz mit dieser Bestimmung soll mehr eine Straßenerweiterung, eine stille Bucht sein. Die gegen die Straße gelegene Seite ist dabei architektonisch oder durch dichte Pflanzung zu schließen. Redner bespricht im Anschluß hieran den nach seinem Entwurf anzulegenden Maybach-Platz in Friedenau und geht dann zu den Verlegenheitsdreiecken an Straßenkreuzungen über. Auf ihnen sind einzelne schöne Bäume zur Belebung des Straßenbildes sehr zu begrüßen, nicht aber Blumenanlagen. Erholungsanlagen sind, wo es irgend möglich ist, als Innenanlagen zu schaffen. Die Gegner derselben führen die wenig anmutigen Rückseiten der Häuser an; letzteren ist jedoch durch dichte, hohe Baumpflanzungen zu begegnen. Innenanlagen müssen leicht und bequem zu erreichen sein, daher empfehlen sich Durchgänge auf der Grenze je zweier benachbarter Grundstücke. Die Kronen der Bäume vereinigen sich, sodaß die zahlreichen Durchgänge dem Charakter der Abgeschlossenheit der Anlage keinen Eintrag tun. Ob der Innengarten landschaftlich oder geometrisch anzulegen ist, hängt von seiner Größe ab. Er wird vorwiegend Spielplatz für die Kinder und hiernach anzulegen sein. Die Anlage von Innengärten führt Redner zur Besprechung der Einteilung und Aufteilung der Baublocks. In dieser Beziehung sieht er sich zu einer wenig günstigen Beurteilung der Aufteilung der Domäne Dahlem veranlaßt.

In den Verein wurden als Mitglieder aufgenommen die Hrn. Henneberg und Mewes. Eine von Hrn. Spindler angeregte Besprechung der Wettbewerbs-Grundsätze des Verbandes deutscher Arch.- und Ing.-Vereine soll auf die Tagesordnung der nächsten ord. Sitzung gesetzt werden.—

Vermischtes.

Denkmalpflege in Stendal. Der in No. 5 der „Deutschen Bauzeitung“ unter dieser Ueberschrift erschienene Aufsatz enthält eine Reihe heftiger Angriffe und Unrichtigkeiten, welche eine Zurückweisung bzw. Berichtigung erfordern. Wegen Raum mangels kann dies jedoch nur in aller Kürze geschehen. Daß man sich in Stendal seit etwa einem Jahrzehnt auf die alte Bauweise in Ziegel-rohbau mit Putzflächen besonnen hat und sie auch wieder bei Privatbauten anwendet, verdient an und für sich keinen Tadel, wenn man sich nicht nach den vorher üblichen, häßlichen, glattgeputzten und schön mit Gipsstuck beklebten Fassaden zurückseht. Hierbei kommen, wie bei allem Neuen, Mißgriffe vor, wie dies z. B. bei der angeführten Maschinenfabrik, der Scheune am Dom und sonstigen Privatbauten schwerlich Jemand leugnen wird. Anders liegt es bei dem neuen Staatsgefängnis, bei dessen Vorberatungen die Wünsche der Denkmalpflege durch deren berufene Vertreter und der Gemeinde gewahrt, bei den Staatsbehörden erwogen und im weitesten Umfange berücksichtigt worden sind. Um das vorhandene Grundstück zu benutzen und das Gefängnis nicht aus dem Zusammenhang mit dem Gerichtsgebäude zu reißen, mußte das erstere dort errichtet werden, und es hätte sich ein allgemeiner Schrei der Entrüstung erhoben, wenn man den Zweck desselben nicht etwas verborgen hätte. In wenigen Jahren wird die Witterung eine solche Abtönung der neuen Flächen hervorgebracht haben, daß ihr Gegensatz zum Dom mehr und mehr verschwindet und, was das künstlerische Zusammengehen anbelangt, so wird kein Einsichtiger dieses Gebäude mit den oben genannten auf dieselbe Stufe stellen. Wenn auch der Hr. Einsender anderer Ansicht ist, so haben doch schon viele Sachverständige ihre Freude über die glückliche Lösung der Frage des Gefängnis-Neubaues unverholen ausgesprochen. Man darf doch nicht vergessen, daß an Neubauten nicht allein der Maßstab der Denkmalpflege angelegt werden kann, sondern daß sie doch in erster Linie ihren Zweck erfüllen müssen. Hinsichtlich der Niederlegung des betr. Wallrestes sind die Staatsbehörden mit den Vertretern der Denkmalpflege energisch für seine Erhaltung eingetreten, sodaß es auch hier nicht der Angriffe gegen sie bedurft hätte. —

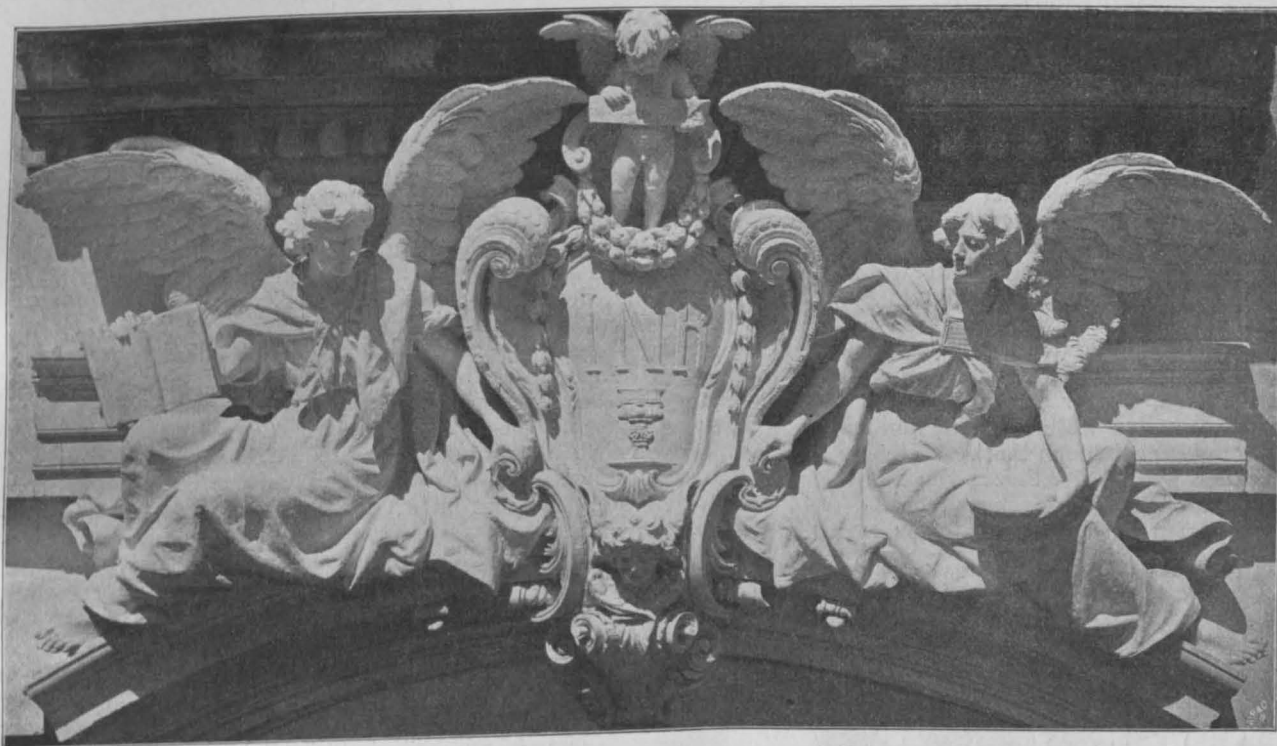
Wettbewerbe.

Wettbewerb der Akt.-Ges. Aschinger. Vom Vorstande der „Vereinig. Berl. Arch.“ erhielten wir folgende Zuschrift: „In No. 12 der „Deutschen Bauzeitung“ wird das Preisausschreiben der Aktiengesellschaft „Aschinger's Bierquelle“ zum Gegenstand der Kritik gemacht. Es wird darin bemängelt, daß dem Gewinner des I. Preises eine Entschädigung von 4000 M. zugesichert wird, sofern ihm nicht der Auftrag aufgrund der Honorarnorm zur Weiterbearbeitung und Leitung der Bauausführung erteilt werden sollte. Durch diesen Zusatz, meint die „Deutsche Bauzeitung“, würden allen Möglichkeiten die Wege geöffnet und es erscheine nicht ausgeschlossen, daß wegen der Unbestimmtheit des Ausgangs mancher Baukünstler von Ruf dem Wettbewerb fern bleiben könnte.“

Im Gegensatz hierzu hoffen wir, daß diese Befürchtung nicht eintritt, daß vielmehr recht viele namhafte Baukünstler sich an diesem Wettbewerbe beteiligen werden, indem sie die Bestimmung betreffend die Entschädigung des an erster Stelle ausgezeichneten Preisbewerbers als das auffassen, was sie wirklich ist, nämlich als eine Entgegenkommen der Aktiengesellschaft Aschinger den Preisbewerbern gegenüber. Ungewiß ist stets der Ausgang einer öffentlichen Preisbewerbung (wenn sie auch in diesem Falle auf die Mitglieder der Vereinigung Berliner Architekten beschränkt ist). Der Bauherr kann eben unmöglich die Verpflichtung auf sich nehmen, unter allen Umständen dem Gewinner des I. Preises die Ausführung zu übertragen; und begnügt er sich damit — entsprechend dem Vorschlage der „Deutschen Bauzeitung“ — schlechtweg zu sagen, es sei beabsichtigt, den Gewinner eines Preises an der Ausführung zu beteiligen, so ist damit nichts gewonnen und ebenfalls „allen Möglichkeiten der Weg geöffnet“. Der Vorstand und das Preisgericht wollten sich aber gerade mit Worten nicht begnügen und haben deshalb einen bestimmten Zahlenwert eingesetzt.“ —

Inhalt: Der neue Schlacht- und Viehhof in Mannheim. — Mitteilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Wettbewerbe.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wlth. Greve, Berlin.



DEUTSCHE BAUZEITUNG

XXXIX. JAHRG. NO. 16. BERLIN, DEN 25. FEBR. 1905

Berliner Neubauten.

No. 112. Der neue Dom zu Berlin.

Architekten: Geh. Reg.-Rat Dr.-Ing. Prof. J. C. Raschdorff und Prof. Otto Raschdorff in Berlin.

(Fortsetzung.) Hierzu eine Bildbeilage sowie die Abbildungen Seite 100 und 101.



Die kurze Regierungszeit Kaiser Friedrichs und der auf sie folgende Thronwechsel, der Kaiser Wilhelm II. an die Spitze des Staates brachte, hatten für die Weiterentwicklung des Gedankens des Neubaus des Berliner Domes keine aufschiebende Folge. Bereits am 9. Juli 1888 verkündete es ein Erlaß an den Kultusminister von Goßler als des Kaisers Wille, daß der Plan der Errichtung eines Domes in Berlin „mit allem Nachdruck gefördert werde“. Die Ausführung des Gedankens, den Kaiser Friedrich bereits gefaßt hatte, bezeichnete er als ein „heiliges Vermächtnis“ und ordnete an, daß eine noch von Kaiser Friedrich eingesetzte Immediat-Kommission ihre Arbeiten unverzüglich beginne. Bald darauf wurde die Öffentlichkeit auch mit Entwürfen bekannt gemacht, welche der Architekt Geh. Reg.-Rat Prof. J. C. Raschdorff im Auftrag des Kaisers Friedrich im Laufe der letzten Jahre zur Lösung der Dombaufgabe angefertigt hatte. Die Entwürfe gingen, wenn wir nicht irren, bis in das Jahr 1885 zurück. Aus mehreren verschiedenen Auffassungen des Baugedankens gelangten zwei unter dem Titel: „Ein Entwurf Seiner Majestät des Kaisers und Königs Friedrich III. zum Neubau des Domes und zur Vollendung des königlichen Schlosses in Berlin“ zur Veröffentlichung. Die „Deutsche Bauzeitung“ hat sich im Jahrg. 1888, S. 469 ff., eingehend mit diesen Entwürfen beschäftigt.

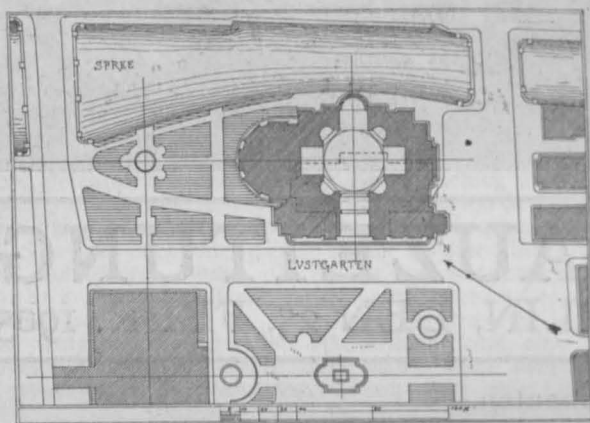
Für ihre Beurteilung muß vorausgesetzt werden, daß die heutige Stelle am Lustgarten als Bauplatz für den neuen Dom aus historischen Gründen und aus Gründen der Eigenschaft des Domes als Hof- und Schloßkirche gegeben war. Mit dieser Stelle rechneten alle Entwürfe, die bis dahin für den Domneubau angefertigt worden waren. Es wurde wohl vorübergehend

der Gedanke erörtert, den Dom jenseits der Spree, auf dem Gelände zwischen der neuen Friedrich- und der Kaiser Wilhelm-Straße zu errichten, um hier zu ermöglichen, dem Bauwerke die Tiefenausdehnung zu geben, die ihm auf der jetzigen Stelle versagt werden mußte, besonders nachdem die Regulierung und Verbreiterung der Spree auf 40^m als eine Notwendigkeit für die Schifffahrt erkannt worden war. Indessen nach der Anschauung unserer Zeit über die Größenverhältnisse der Plätze hätte sich aus dieser Annahme ein künstlerischer Gewinn nicht ergeben. Wenn eine solche Erweiterung des Lustgartens auch der Höhenausdehnung des heutigen Domes entsprochen haben würde, so hätte sie doch Platzverhältnisse geschaffen, die geeignet gewesen wären, die künstlerische Wirkung des alten Museums und des Schlosses nicht unwesentlich zu beeinträchtigen. So blieb denn nur die in ihrer Tiefenausdehnung verminderte Stelle am Lustgarten übrig. Die Entwürfe, die unter Friedrich Wilhelm IV. angefertigt wurden und von welchen der Stüler'sche in der Ausführung bereits begonnen war, schoben bekanntlich unbedenklich die Fundamente für den Dombau ziemlich weit in die Spree vor und suchten so für den Dom eine Hauptachse am Lustgarten, parallel mit der Schloßfassade zu gewinnen. Mit dieser Frage der Achsenbeziehung beschäftigten sich eine ganze Reihe von Vorschlägen. Sie hängt eng zusammen mit der inneren Einteilung der Bauanlage. Friedrich Wilhelm IV. wollte eine im größten Maßstabe gedachte altchristliche fünfschiffige Basilika schaffen, nördlich begleitet von einem quadratischen Campo-Santo als Begräbnisstätte der preußischen Könige, also eine zweiteilige Bauanlage. Die Annahmen Raschdorffs dagegen, wie sie in dem Entwurf des Kaisers Friedrich niedergelegt wurden, gingen auf eine Dreiteilung der Anlage aus: Nördlich eine Gruftkirche, südlich eine Predigtkirche und in der Mitte eine Festkirche. Alle drei Kirchen waren unter sich organisch



ERLINER NEUBAUTEN * *
 NO. 112 * DER NEUE DOM ZU
 BERLIN * ARCHITEKTEN: GEH.
 REG.-RAT J. C. RASCHDORFF
 UND PROF. OTTO RASCHDORFF
 IN BERLIN * INNERE KUPPEL-
 ANSICHT * * * * *
 ≡ DEUTSCHE BAUZEITUNG ≡
 XXXIX. JAHRGANG 1905 * NO. 13

verbunden und im Außen durch Kuppeln ausgezeichnet, von welchen die beiden auf der Grab- und auf der Predigtkirche ungefähr der Schloßkuppel an Umfang entsprachen, während die mittlere Kuppel als der die Anlage beherrschende Teil aufgefaßt und in ihren Abmessungen gesteigert war. Dieser Entwurf hat in den Tagen, als er erschien, nicht den Beifall der Fachgenossen gefunden; wer ihn aber heute, losgelöst von der Kampf Stimmung jener Zeit — man erstrebte einen allgemeinen Wettbewerb — und angesichts des fertigen Bauwerkes würdigt, muß ihn in den großen Zügen seiner Anlage und seines Aufbaues als das bezeichnen, was er tatsächlich ist: als eine der wenigen Möglichkeiten für jene Stelle von allen den zahlreichen Entwürfen, die für sie im Laufe der Jahrzehnte angefertigt worden waren. Denn für den Lustgarten und die ihn umgebenden Bauwerke liegen die Verhältnisse ähnlich wie bei der Piazza von San Marco in Venedig. Was für diese die Markuskirche ist, das hätte für den Lustgarten der Dom nach jenem ersten Entwurfe des



Meisters werden können. Durch die Nebeneinanderlegung der drei Kirchen ergaben sich die Achsenbeziehungen zum Lustgarten auf die natürlichste und unbefangenste Weise von selbst, natürlicher und unbefangener, als in den Vorschlägen z. B. Hallmanns und in dem Vorschlage, der dem Vorbilde der Anlage des Domes von Hildesheim folgt.

Nun enthält aber bereits die genannte Veröffentlichung des Entwurfes des Kaisers Friedrich einen von dem vorhin geschilderten Gedanken im Aufbau völlig verschiedenen. Im Grundriß sind die drei Kirchen enger an einander gerückt, die Festkirche ist mächtiger gestaltet und es wurde über ihr eine einzige große, den Lustgarten beherrschende Kuppel von stark gesteigerten Abmessungen angelegt. Um die drei Kirchenräume nach außen einheitlich zu verbinden, wurde ihnen eine großartige Vorhalle vorgelagert. Der heute zur Vollendung gelangte Bau war damit in seinen Grundzügen gegeben. Auf welche Umstände war die Veränderung des Gedankens zurückzuführen? Es wird dafür ein Ausspruch des Kaisers angeführt, nach welchem Berlin eines Wahrzeichens entbehre, wie es in

Rom der St. Peter, in Wien der Stephansdom und in Köln die beiden Domtürme seien. Ueberblicke man vom Kreuzberg aus die Hauptstadt, so nehme man in dem Häusermeer kein mächtig hervorragendes Bauwerk wahr. Daher müsse das Wahrzeichen von Berlin der Dom werden, sowohl durch seine hohe Bestimmung, wie durch seine monumentale Erscheinung. Es liegt auf der Hand, daß ein solcher Gedanke, aus so entscheidendem Munde gesprochen, seine Einwirkung auf den Architekten nicht verfehlen konnte. Die veränderte Stellungnahme des Künstlers zu seinem Werke ist außerordentlich charakteristisch für das, was man die Psychologie der Bauwerke nennen könnte. In dem einen Entwurf des Kaisers Friedrich noch die Unterordnung unter die künstlerische Harmonie des Platzes als die alleinige Beherrscherin des Bagedankens, in der Abänderung bereits die Herrschaft des Bauwerkes selbst über die nähere und weitere Umgebung. Nun hieß es nicht mehr, der neue Dom könne seine Umgebung beherrschen, sondern er solle und müsse gewaltiger erscheinen, als die benachbarten Bauwerke. Alle Maßnahmen der fernerer Durcharbeitungen waren nun darauf gerichtet, die Anlage geschlossener, in sich größer zu machen. Aus der Dreiteilung des Bagedankens wurde eine Zweiteilung; die Festkirche wurde in dieser Bedeutung ausgeschaltet und zur Predigtkirche als Mittelraum gemacht. Südlich von ihr wurde eine kleine Traukirche angefügt, nördlich die Denkmalkirche angelegt, jedoch abgeschlossen vom Hauptkuppelraum. Die Traukirche erscheint als Nebenraum, die Denkmalkirche in ihrer organischen Bedeutung als Anbau. Hauptraum bleibt die Predigtkirche als mächtigster Kuppelraum. Die Hauptachse ist nach dem Lustgarten gerichtet. Aus der ursprünglichen Dreiteilung der Anlage ist also eine gedrängte Zentralkirche geworden (s. Lageplan).

Die Gestaltung der Predigtkirche als mächtigen Kuppelraum hat vielfache akustische Erörterungen und Untersuchungen des Architekten zur Folge gehabt. Im Anfang der neunziger Jahre erschien im Zentralbl. der Bauverwaltung (1891) ein Aufsatz: „Die akustischen Verhältnisse einiger römischer Kirchen“, in welchem der der kais. Botschaft in Rom zugeteilt gewesene Wasserbauinsp. Keller mit Unterstützung des als tüchtigen Musiker bekannten Direktors der Scuola Gregoriana, Hrn. Dr. Müller in Rom, eine Reihe von Untersuchungen über die römischen Kirchen angestellt hatte, aufgrund welcher er glaubte warnen zu müssen, „sich nicht unnütz in Riesenabmessungen zu verlieren“. Die hier und von anderen Stellen geäußerten Bedenken haben Raschdorff auch seinerseits zu einem eingehenden Studium einer großen Reihe von Zentralkirchen mit Bezug auf ihre akustische Brauchbarkeit veranlaßt. Das Ergebnis dieser Studien war das Beharren auf der angenommenen Zentralform und der Versuch, durch plastische Mittel die etwaigen Zufälligkeiten der unberechenbaren akustischen Einwirkungen zu brechen. Unter diesen Erwägungen entstanden Grundrisse und Aufriß des neuen Domes, wie wir sie in No. 14 sowie in der heutigen Nummer zur Darstellung gebracht haben. —

(Fortsetzung folgt.)

Der internationale Wettbewerb um das Probe-Schiffshebewerk im Zuge des Donau-Oder-Kanales bei Prerau. Von F. Eiselen. (Fortsetzung aus No. 10.)

II. Schleusen-Entwürfe. (Fortsetzung.)

b. Entwurf mit dem Kennwort: „Zieh, ziehet, hebt.“

Verfasser: Karl Pollak, Ing. der Donau-Regulierungskommission; Ing. Ignatz Pollak, k. k. Ober-Baukommissar; Alb. Milde & Co.; G. A. Wayß & Co.; sämtlich in Wien.



in sehr sorgfältig durchgearbeiteter, namentlich in konstruktiver und wasserbautechnischer Beziehung beachtenswerter Entwurf ist die Arbeit mit dem Kennwort: „Zieh, ziehet, hebt.“ Das Gesamtgefälle wird bei ihr in 2 Stufen von je 17,95^m geteilt. Die beiden Schleusen sind in rd. 400^m Abstand von einander angeordnet und ihre Achsen sind beiderseits der Kanalchse um 4,5^m verschoben. Das gesamte Wasser der Schleusen-

kammer wird in seitlich vom Schleusenschacht, in 3 Geschossen über einander angeordnete wasser- und luftdichte Kammern entleert, denen es durch die Schwere zufließt, während es aus diesen Seitenkammern durch Luftdruck dem Schleusenschacht, wie späterhin erörtert, wieder zugeführt wird. Das gesamte Schleusungswasser wird also wiedergewonnen. Alle beweglichen und der Abnutzung unterworfenen Teile sind dabei so angeordnet, daß sie in bestiegbaren Schächten leicht zugänglich im Trockenen untergebracht sind.

Jede Schleuse hat eine Kammer von 68^m Länge, davon 67^m nutzbare, 9^m Breite und 3^m Wassertiefe. Sowohl die Schleusen-kammer selbst, wie die Seitenkammern sind in sparsamer Weise in Eisenbeton derart konstruiert, daß die Seitenkammern für die Stand-

3 übereinander liegende Seitenkammern von je 8^m Breite, 4,6^m Höhe angeordnet, welche den ganzen Wasserinhalt der Schleusenammer aufnehmen können. Durch 2 Scheidewände werden die Kammern in je 4 Unterabteilungen von 15^m Länge geteilt, so daß im Ganzen 24 Einzelkammern entstehen.

Die Seitenkammern kommunizieren mit dem Schleusenschacht durch je 4 Rohre mit rechteckigem Querschnitt (vergl. Abbildgn 1, 3 u. 5) von je 1,5 ^{qm} Fläche. Die Rohre der übereinander liegenden Kammern schließen an ein gemeinsames senkrechtes Rohr an. Je 2 der letzteren sind in einem besonderen durch Treppen zugänglichen Schacht untergebracht und an den in ganzer Länge der Schleuse unter den Seitenkammern angeordneten Umlaufkanal angeschlossen. In jedem Verbindungsstück zwischen Seitenkammer und Wasserrohr ist ein nach beiden Seiten dichter

tender und durch Gegengewichte ausgeglichener Schieber eingeschaltet, der durch Zahnstange bewegt wird. Für je 2 in einem Geschoß nebeneinander liegende Schieber besorgt ein 10PS Elektromotor den Antrieb, der jedoch auch von Hand erfolgen kann. Die An- und Abstellung sämtlicher Schieber eines Kammer-

Entwurf mit dem Kennwort:
„Ziehet, ziehet, hebt“.

Abbildg. 1.

1 : 600.

Sängerschnitt in der Höhe der oberen Schachthöhe

Appendix II

der oberen Schleuse, welcher die untere bis auf einige Einzelheiten vollständig entspricht, ist in den Abbildungen 1—5 in Grundriß, Längsschnitt durch den Schleusenschacht bzw. die Seitenkammern, Vorderansicht und Querschnitt dargestellt. Wie aus diesen Abbildungen hervorgeht, sind neben dem Schleusenschacht, dessen Wasserinhalt bei einem um 10 cm über die normale Höhe gesteigerten Wasserstande 11047 cbm beträgt,

paares (also desselben Geschosses) erfolgt gleichzeitig durch die automatische Ein- bzw. Ausschaltung der parallel geschalteten Motore von einer durch einen Schwimmer oder von Hand betätigten Kontaktwalze (Kontroller) aus, von der noch später die Rede sein wird.

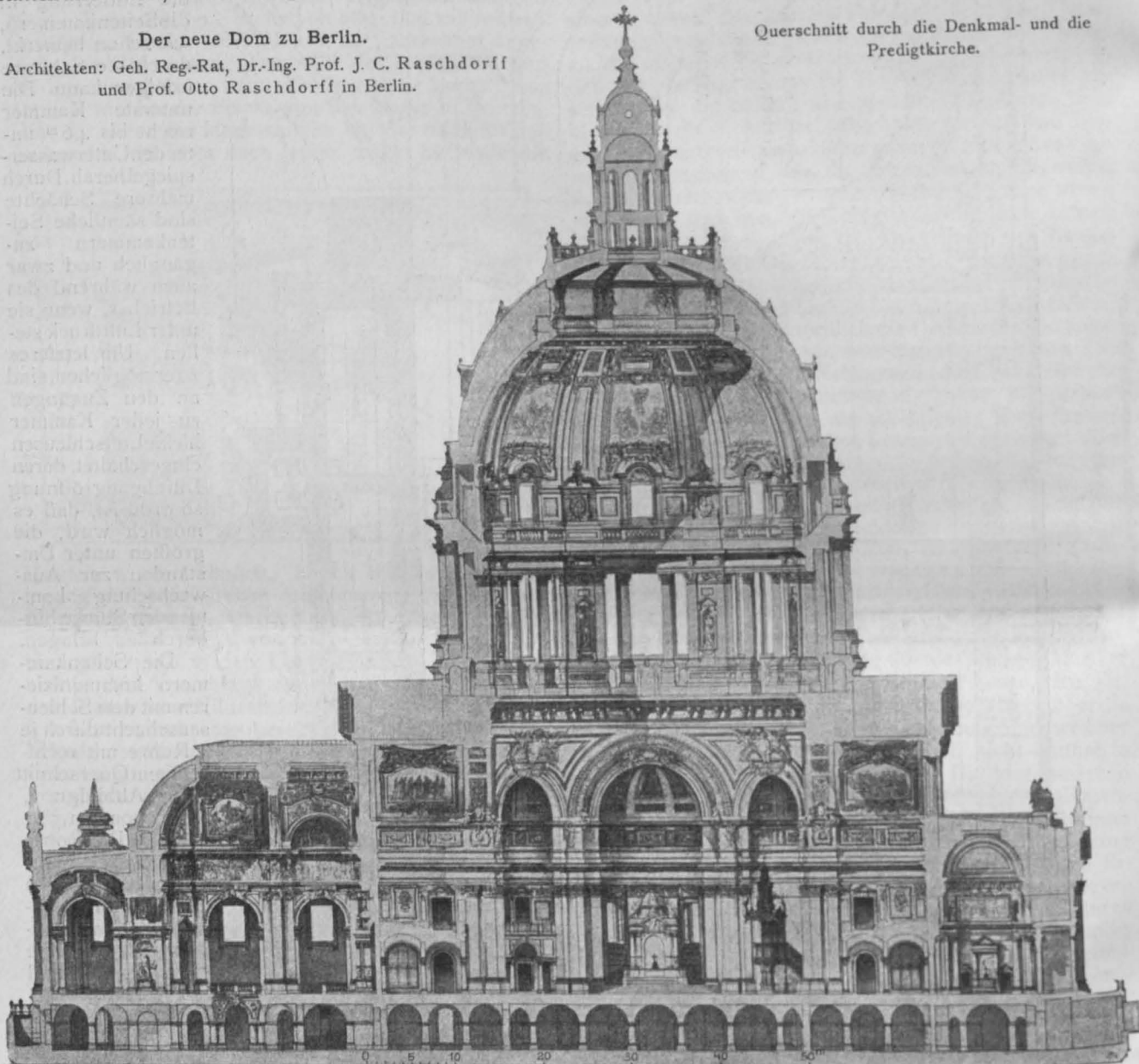
Die Umlaufkanäle von 2,95^{qm} Querschnitt, in welche die senkrechten Rohre der Seitenkammern einmünden, sind einerseits bis zum Ober-, andererseits bis zum Unterwasser geführt und dort durch lotrechte Schieber abgeschlossen. Sie dienen einerseits zur völligen Entleerung der Schleusen- und Seitenkammern und gestatten andererseits, überschüssiges Wasser aus der oberen

ab, die durch Abzweigungen mit je einem Geschoß verbunden sind, in dessen Decke sie einmünden. In die Haupt-Verbindungsleitungen der beiden Schleusen sind Gebläse eingeschaltet, welche die Preßluft herstellen, mittels der das Wasser aus den Seitenkammern in den Schleusenschacht zurückgedrückt wird. Durch Absperrschieber können die Hauptleitungen sowohl am Gebläse, wie auch an den Schleusen abgeschlossen werden. Die Leitungen sind innerhalb der Schleuse schmiedeeiserne Flanschröhren, in der Erde gußeiserne Muffenröhren. Für automatische Abführung des Kondensationswassers an geeigneten Stellen ist Sorge getragen.

Der neue Dom zu Berlin.

Architekten: Geh. Reg.-Rat, Dr.-Ing. Prof. J. C. Raschdorff und Prof. Otto Raschdorff in Berlin.

Querschnitt durch die Denkmal- und die Predigtkirche.



in die untere Haltung zu befördern. Sie ermöglichen also auch einen Schleusenbetrieb, bei welchem ein Teil der Seitenkammern als gewöhnliche Sparbecken in üblicher Weise benutzt werden.

Die Leitungen für die Preßluft sind aus den Abbildungen 1, 2 u. 5 deutlich ersichtlich. Durch 3 Hauptluftleitungen, welche von der unteren Schleuse I bis zum Unterhaupt der oberen Schleuse II geführt sind, werden die Seitenkammern der beiden Schleusen derart mit einander verbunden, daß das oberste Geschoß der unteren mit dem unteren Geschoß der oberen Schleuse usw. in Verbindung steht. Die Leitungen kommen, vergl. Abbildg. 1, auf einer Seite des Kanals an und werden in den Türmen am Unterhaupt hoch und dann quer über das Unterhaupt (Abbildg. 2) auch zur anderen Seite geführt. Von dieser Hauptleitung zweigen längs der Schleusenkammer über der Decke des obersten Geschosses 3 Längsleitungen (Abb. 2 u. 5)

Auf die sorgfältige und sachgemäße Durchbildung der Tore der Schleuse, deren unteres als durch Gegengewichte ausgeglichenes Hubtor ausgebildet ist, während das obere ein Stemmhor ist, sowie auf die Ausrüstung mit Spills, festen und schwimmenden Halteringen usw., kann hier nicht näher eingegangen werden. Dagegen sei die Konstruktion des Schleusenkörpers, die in Eisenbeton erfolgte, noch näher beschrieben unter Hinweis auf die Abbildg. 6 A—C.

Die Schleuse ruht auf einer in der Mitte rd. 5,5^m starken Betonplatte, die zur Aufnahme der Biegemomente bei leerem Schleusenschacht und gefüllten Seitenkammern eine oben durchgehende Eisenarmierung und für die bei gefülltem Schleusenschacht und leeren Seitenkammern entstehenden entgegengesetzten Biegemomente auch eine unter letzteren durchgehende Eisenarmierung erhalten hat (Abbildg. 6 A). Die nur 1^m starken Schleusenwände, die 1,38^m starken

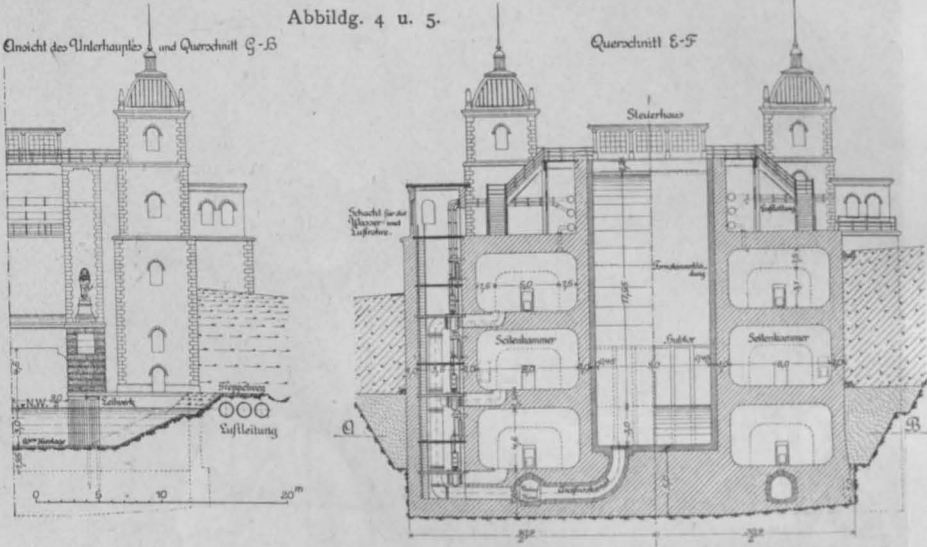


Der neue Dom zu Berlin. Kuppel im Chor der Predigtkirche. — Aus der Wölbung der Orgelnische. Mosaikbilder: Prof. Woldemar Friedrich in Berlin; Bildhauer: Prof. O. Lessing in Grunewald.

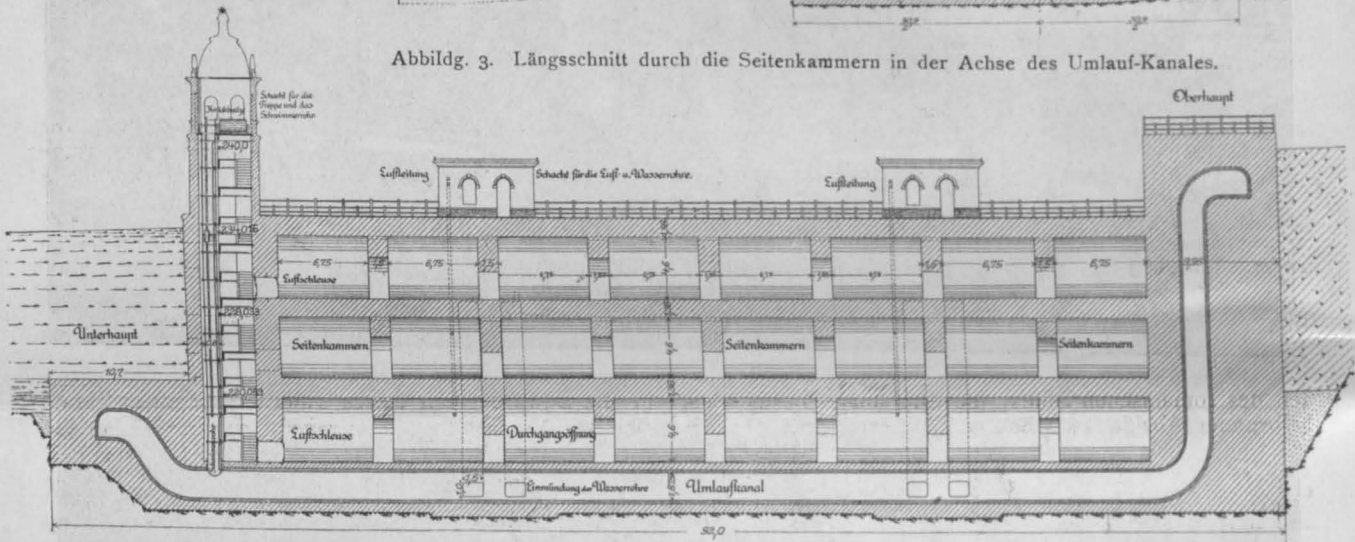
Zwischendecken und die 1,5 m dicken Querrippen sind nach den Abbildungen 6 ebenfalls in kräftiger Weise durch Eiseneinlagen verstärkt. Dasselbe gilt für die Stirnmauer mit Toranschlag, die hier nicht dargestellt ist. Die größten Pressungen im Beton überschreiten 25 kg/qcm, die Zugspannungen im Eisen 750 kg/qcm bei ungünstigster Belastung nicht.

Die dünnen Schleusenwände und ebenso der Boden sind abgedichtet durch Betonformsteine, die nach hinten in den Betonkörper verankert sind. Zwischen dieser Verkleidung und dem Eisenbetonkörper ist eine 2 cm starke Asphaltschicht zur völligen Abdichtung eingelegt. In die Seitenkammern, die nicht nur wasserdicht, sondern auch luftdicht sein müssen, ist eine vollständige 4 mm starke, entsprechend versteifte Blechauskleidung eingebaut, mit welcher auch die Einmündungen

gesetzt werden. Hierzu gehören auch die Motore für die Umkehrventile, welche die Entleerung in die Füllungsbewegung umkehren. Mittels derselben kann der Bewegungsvorgang an jeder Stelle angehalten werden. Die zweite Gattung von Motoren wird selbsttätig durch



Abbildg. 3. Längsschnitt durch die Seitenkammern in der Achse des Umlauf-Kanales.



der verschiedenen Rohre verbunden sind. Zur Lieferung der elektrischen Energie für den Betrieb der Schleuse und der Beleuchtung ist ein Kraftwerk unterhalb der unteren Schleuse angeordnet, in welchem 3 Dampf-Verbundmaschinen von je 400 PS vorgesehen sind, von denen eine als Reserve gedacht ist. Mit den 3 Maschinen ist je ein Gleichstrom-Nebenschlußdynamo für eine Klemmspannung von 600 Volt unmittelbar gekuppelt. Als Ausgleich für plötzliche Belastungs-Schwankungen dient eine Akkumulatoren-Batterie, die durch eine besondere Zusatzdynamo geladen wird. Aus dieser Zentrale führen die Haupt-Sammelleitungen zunächst zum Gebläsehaus, das in der Mitte zwischen den beiden Schleusen angeordnet die beiden elektrisch angetriebenen Kolbengebläse enthält, von denen eines zur Reserve dient. Den Antrieb liefert ein Motor von 600 PS. Vier je 4 PS Motoren im Gebläsehaus dienen zur Ein- und Ausschaltung der dort einmündenden Luftleitungen.

An der Schleuse selbst sind 2 Arten von Motoren vorhanden, von denen die eine Gattung — wie die der Tore, Spills, Schiffswinden — vom Steuerhäuschen aus elektrisch (oder auch unmittelbar von Hand) durch den Schleusenmeister durch Druckknopf in Tätigkeit

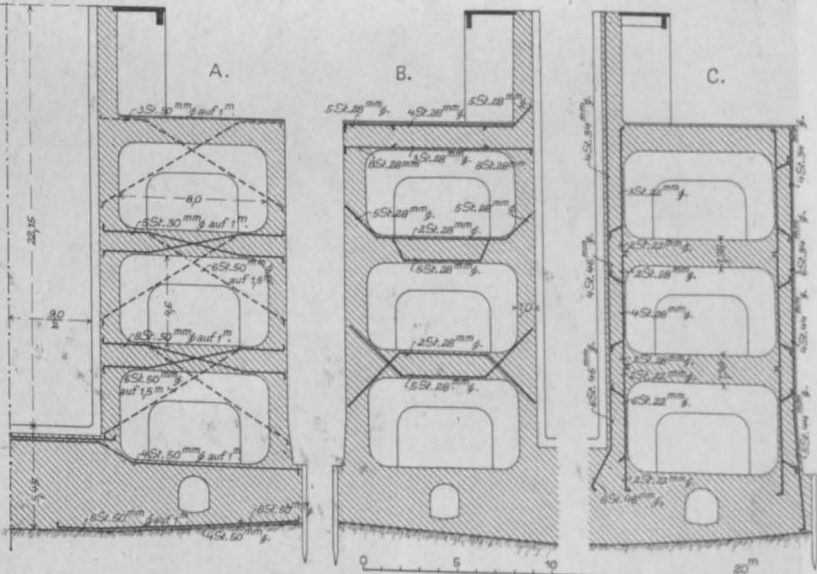


Abbildung 6. Armierungen: A. der Sohle und der Rippe, B. der Zwischendecken, C. der Seitenwände. (Soweit nichts besonders angegeben, bezieht sich die Stückzahl auf 1 m Breite.)

Steigen und Fallen des Wassers eingeschaltet. Hierzu dient ein in dem Turmschacht am Unterhaupt in mit dem Schleusenschacht in Verbindung stehendem Standrohr angeordneter Schwimmer, der mittels Kette eine Kontaktwalze dreht und damit die Motore für die Schieber in den Wasserzu- und Abfluß-Rohren und den Luftleitungen ein- und ausschaltet.

An Motoren sind in jeder Schleuse vorhanden: 1 Motor von 35 PS für die beiden Hubtorwinden, 2 Motore von je 10 PS für die beiden Winden der beiden Flügel des Stemmtores, 1 Motor von 10 PS für das Gangspill, und 1 Motor von 12 PS für die Schiffswinde. Zur Bewegung der beiden in jedem Geschoß in einem Schachte nebeneinander liegenden Wasserschieber dient je 1 Motor von 10 PS, insgesamt also für diesen Zweck 12 Motore. Ferner sind

in den die Seitenkammern der beiden Schleusen verbindenden 3 Hauptluftleitungen noch je 2 paarweise gekuppelte Ventile eingeschaltet, welche einen Ausgleich des Luftdruckes in den 2 verbundenen Kammern ermöglichen. Dazu sind 3 Motore von je 8 PS erforderlich. Ein gleichzeitiger Betrieb dieser Motore findet natürlich nur z. T. statt, sodaß eine Betriebskraft von 800 PS für den ungünstigsten Fall ausreicht. —

(Fortsetzung folgt.)

Mitteilungen aus Vereinen.

Württembergischer Verein für Baukunde. In der 3. ord. Versammlung berichtete Hr. Bauinsp. Pantle über den äußeren Verlauf der Abgeordneten- und der Wander-Versammlung des Verbandes deutscher Arch.- und Ing.-Vereine zu Düsseldorf 1904 und illustrierte seinen Bericht durch ein reiches Anschauungsmaterial. Den anziehendsten Teil des Abends bildete eine Ausstellung des künstlerischen Nachlasses des ehemaligen Direktors der Kunstgewerbeschule in Nürnberg, Prof. A. Gnauth, eine große Reihe von Studienblättern, Aquarellen und Skizzenbüchern, die dem Verein durch sein Mitglied, den hessischen Finanz-Minister, Dr.-Ing. Gnauth in Darmstadt, für den Abend überlassen waren. Hr. Prof. Lauser fügte der Ausstellung die einleitenden und erläuternden Worte hinzu. —

In der darauffolgenden Versammlung sprach Hr. Brt. Gebhardt unter lebhaftem Beifall über „Alte bemerkenswerte Kapellenbauten in Württemberg“, im besonderen über St. Ulrich in Standorf, St. Kilian in Schöntal und St. Magnus in Gossenzugen. Geometrische Aufnahmen und Wiederherstellungsversuche, namentlich aber flott dargestellte Perspektiven mit schönem landschaftlichem Hintergrund dienten zur Erläuterung. In geistvollem Vortrag mit Einflechtung fesselnder, landschaftlicher Bilder führte der Redner die Anwesenden gleichsam auf einer Kunst- und Naturwanderung durch Württemberg, um zu zeigen, wie reich das Land bis in seine entlegensten Winkel noch an edlen Kunstschatzen ist, die es wert sind, aufgesucht zu werden, nicht allein zur Förderung kunsthistorischer Kenntnisse, sondern auch zur Hebung vaterländischen Sinnes. Die genannten 3 Kapellen sind jede für sich eigenartige Kinder ihrer Zeit und der Hauptkunstperioden des Landes. St. Ulrich in Standorf stammt aus der Blütezeit des romanischen Stiles; die Choranlage besteht aus halbrunder Abside zwischen 2 Türmen, daran schließt sich ein 6eckiger Zentralbau an. Der Chor hat ein romantisches Kreuzgewölbe, der Hauptraum eine auf kräftiger Holzsäule ruhende gerade Holzbalkendecke. Äußeres und Inneres sind in ihrem rührend einfachen, aber halbverfallenen Zustand äußerst stimmungsvoll. Die frühgotische Kapelle St. Kilian in Schöntal ist ein kleiner

Ueberrest der mittelalterlichen Klosteranlage; sie war die Vorhofkapelle und hat als solche kulturhistorischen Wert. Auch ihr hat die Zeit schlimm mitgespielt, zuletzt wurde sie als Feuerwehrmagazin benutzt, bis die kgl. Staats-Finanzverwaltung in dankenswerter Weise Mittel zu einer Instandsetzung bereit stellte. Die Kapelle besteht in echt bescheidener Zisterzienserart aus einem flach gedeckten Langhaus mit gewölbtem, rechteckigem Chor. Schöne, abwechslungsreiche Fenstermaßwerke bilden den Hauptschmuck. Ein reizendes Beispiel der Spätrenaissance ist die Kapelle St. Magnus in Gossenzugen, 2 km von Zwiefalten, ein innen runder, außen 8eckiger Zentralbau mit lebhaft bewegten Umrißlinien des Grundrisses, die sich in der Dachform fortsetzen. Ein schöner eiserner Glockenstuhl bekrönt das mit der Landschaft eng verwachsene kleine Kirchlein. Die Kapelle stammt aus dem Jahre 1749 und ist jedenfalls ein Werk der Meister der Zwiefalter Klosterkirche. Fein modellierte Stuckaturen zieren das Innere; die Kuppelwölbung schmückt ein Gemälde. —

(Schw. M.)

Vermischtes.

Zum Hafenbau in Valparaiso (Chile). In den Nummern 53 und 55 v. J. ist vom Unterzeichneten ausführlich über den geplanten Aus- bzw. Neubau der Hafenanlage in Valparaiso nach den Plänen des holländischen Ingenieurs J. Krauß berichtet worden. Nach diesen Plänen legte die Regierung dem Kongreß anfangs Juni v. J. einen Gesetzentwurf vor, der unter dem Eindruck der furchtbaren Stürme und Regengüsse, welche Ende Juni bis Mitte Juli die Umgebung von Valparaiso heimsuchten und den Hafen so schwer beschädigten, daß er für 2 bis 3 Wochen fast vollständig unbenutzbar war, von der Deputiertenkammer bereits Mitte Juli v. J. nach kurzer Beratung mit einigen, für die Bewerber um dieses Unternehmen nicht gerade günstigen Verschärfungen angenommen wurde. Infolge Meinungsverschiedenheiten zwischen Deputiertenkammer und Senat wanderte der Entwurf zwischen beiden so lange hin und her, daß erst am 16. Nov. v. J. das bezügliche Gesetz veröffentlicht werden konnte. Von diesem Tage an rechnet auch die Frist, innerhalb deren Bewerber sich für die Ausführung des gesamten oder eines Teiles der

Volkskunst.

„Habt einerlei Sinn untereinander. Trachtet nicht nach hohen Dingen, sondern haltet euch herunter zu dem Niedrigen.“ Dieses Wort aus dem 12. Kapitel des Briefes St. Pauli an die Römer setzt der Regierungs-Baumeister O. Gruner in Dresden an die Spitze des Vorwortes einer fingerdicken Schrift, die mit ungewöhnlicher Liebe und persönlicher Hingabe „Die Dorfkirche im Königreich Sachsen“ behandelt und im Auftrage und mit Beihilfe des „Vereins für Sächsische Volkskunde“ und des „Sächsischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“ bearbeitet worden ist.* Das Buch wirkt wie eine stille Oase und friedliche Zufluchtsstätte für den, der im aufregenden Städteleben der Gegenwart steht. Hier wenigstens ist zeitweiliger Stillstand zum Ausruhen und ruhiges Verweilen, um sich zu blicken und mit Bedacht zu prüfen, ob der zurückgelegte Weg der richtige war und ob er vorwärts bringt. Hier wenigstens läßt sich eine Volksseele erkennen, die sich im Kunstwerk der bescheidenen Landkirche widerspiegelt wie die Fichte im klaren Waldsee. Denn dem Dörfler bietet die Kirche ein Stück erweiterten Familienlebens dar. Hier „wird er getauft, konfirmiert, getraut, sieht er seine Anverwandten zum letzten Segen aufgebahrt; hier, in derselben vertrauten Umgebung hört er allsonntäglich Gottes Wort, hier finden sich Sonntag für Sonntag lauter wohlbekannte Menschen zusammen, . . . die vererbten Sitzplätze, die von seinen Vorfahren gestifteten Geräte, die Bilder und Erinnerungstafeln mit den noch heute vertretenen Namen, alles trägt dazu bei, daß er sich in seiner Kirche heimisch fühlt. Das wohlbekannte Zifferblatt der Turmuhr, der Ton der Glocken, die schon in seine unbewußte Kindheit hineinklangen, begleiten ihn auch auf seinen Wegen während

der ganzen Woche und durchs ganze Leben“. Was ist aus dieser Dorfkirche heute vielfach geworden? Ein von falschem Größenwahn aufgeputztes Gotteshaus, das kein Gotteshaus im eigentlichen Sinne mehr ist, weil es vor allem der Demut entbehrt. „Unsere Dorfkirchen“, klagt mit Recht Gruner, „sind nicht mehr die Verkörperung des Gemüts- und Glaubenslebens ihrer Gemeinden, an ihrer Entstehung nimmt nur noch ein kleiner Kreis „von amtswegen“ dazu Berufener teil, die architektonische Formensprache und die akademischen Bagedanken, die sie reden und ausdrücken, sind der Mehrzahl fremd und unverständlich“. Daher setzt sich das Buch zum Ziel, alle Freunde einer gesunden Dorf- und Volkskunst wieder auf die natürliche Erscheinung der Dorfkirche hinzulenken, zu zeigen, wie sie im Laufe der Jahrzehnte und Jahrhunderte geworden, wie sie mit dem Menschengeschlechte des Dorfes verwachsen ist und weil sie das ist, auch im Gemütsleben ihrer Besucher eine oft so entscheidende Rolle spielt. Denn die Dorfkirche ist mehr als der Ort des Wortes Gottes, sie ist zugleich die greifbare Geschichte des Dorfes. In ihr und auf dem sie umgebenden Friedhof trägt bäuerliche Liebe zusammen, was aus den denkwürdigen Ereignissen der Jahre in natürlicher Gestalt übrig bleibt. Daher ist sie nicht nur eine Stätte der Erbauung, sondern in gleicher Weise eine Stätte der Erinnerung.

Unser Buch gibt nun zu Eingang einen kurzen Abriss über die Einführung des Christentums in Sachsen und die daraus hervorgegangene kirchengeschichtliche Entwicklung, und widmet sich hierauf einer Besprechung der sächsischen Dorfkirche in ihren einzelnen Bestandteilen. Die Eigentümlichkeiten der Lage und die Möglichkeit der Verteidigung werden zunächst kurz gestreift und der Entwicklung des Kirchengrundrisses nach Schiffen, Apsis, Koncha, Chor, Decke und Fußboden eine ausführlichere Betrachtung geschenkt. Ein wesentlicher Bestandteil der

* Leipzig. 1904. Verlag von Arwed Strauch. Brosch. 5 M., geb. 6 M., mit Goldschnitt 7 M.

Arbeiten melden können. In der Annahme, daß deutsche Firmen sich vielleicht für diese Ausführung interessieren, führen wir die wichtigsten Bestimmungen des Gesetzes an.

Die Ausschreibung der Arbeiten soll öffentlich aufgrund der Krauß'schen Pläne erfolgen, die Verträge sind binnen 2 Jahren nach obigem Termin abzuschließen. Die Angebotssummen dürfen 2570000 £ nicht überschreiten. Durch etwa erforderliche Abänderungen, zu welchen der Präsident ermächtigt ist, darf diese Summe nicht erhöht werden.

Die Bewerber können die Arbeiten entweder gegen Bezahlung der Leistung oder gegen Uebernahme des Betriebes übernehmen. Im ersteren Falle sollen die Kosten durch eine Anleihe aufgebracht werden, die mit 5% verzinst und 2% amortisiert wird. Im letzteren Falle erhält Bewerber die Betriebskonzession für eine Zeitdauer, daß das aufgewendete Kapital bei 5% jährlicher Verzinsung mit mindestens 1% jährlich amortisiert wird. Diese Verzinsung und Amortisierung wird von der Regierung garantiert. Bei mehr als 7% Reingewinn ist der Ueberschuß an die Regierung zur Deckung der etwa von dieser vorher gezahlten Zinsen- und Amortisations-Beträge zurückzahlen. Die Tarife und Gebühren werden von der Regierung festgesetzt. Dem Staate steht die vorzeitige Rückerwerbung der Anlagen zu. Er hat dann den noch nicht bezahlten Wert der Anlagen mit 10% Aufschlag zu bezahlen.

Laufen Angebote von gleicher Höhe ein, so wird das auf Uebernahme des Betriebes lautende bevorzugt. Zugelassen sind nur Bewerber, die den Nachweis führen können, Werke ähnlicher Bedeutung ausgeführt zu haben, und die 2% Kautions der Gesamtleistung stellen können.

In allen Vertragsfragen unterwirft sich der Bewerber den chilenischen Landesgesetzen unter Ausschluß diplomatischer Vermittelung. Entscheidende Instanz in Rechtsstreitigkeiten ist das Oberappellationsgericht.

Diesen Bestimmungen ist noch der schwerwiegende Zusatz zugefügt, daß der Konzessionär die Anlagen bis zum Ablauf der Konzession in gutem Zustande zu erhalten und bei der Abnahme in diesem zu überliefern hat.

Besondere Entschädigungen für Verluste kann Bewerber nur bei Krieg, Erdbeben und Sturmfluten beanspruchen. Nur diese werden von der Regierung als Fälle höherer Gewalt anerkannt und nur, wenn sie in der ganzen Nachbarschaft Schaden verursacht haben. Alle anderen Gründe für Nachforderungen — Tantieme der Verwaltung, nicht ausreichende Vorstudien — bleiben ausgeschlossen. *) —

Dr. H. Polakowsky.

Eine Ausstellung des Akademischen Architekten-Vereins (Rothenburger Verband) zu Berlin in der Aula der Technischen Hochschule zu Charlottenburg, veranstaltet vom 10.—17. Febr. d. J. unter dem Protektorate des Hrn. Geh. Reg.-Rat Prof. Hehl in Charlottenburg, gab ein umfassen-

*) Anmerkung der Redaktion. Die Bedingungen sind so scharfer Art, daß bei Eintritt in die Bewerbung für Ausländer jedenfalls Vorsicht geboten erscheint. —

Kirche ist der Turm, entweder als Glockenträger, oder auch als Verteidigungswehr. Er hat die mannigfaltigsten Formen und Endigungen und ist teils gemauert, teils beschiefert, teils mit schlanker Spitze, teils mit geschwungener Haube bekrönt. Bei vielen Kirchen muß als ein Ersatz für ihn der Dachreiter dienen, bei dessen Gestaltung das Bemühen erkennbar ist, ihm eine dem Dorfe eigentümliche Form zu verleihen, die ein Zurechtfinden in der Landschaft schon von ferne ermöglicht. Sakristeien, Vorhallen, Emporen und Betstuben erscheinen hierauf als teils notwendiges Zubehör auch der einfachsten und kleinsten Kirche, teils als bereichernde Momente größerer Anlagen.

Nach der Betrachtung der Bauteile der Kirche schreitet der Verfasser zur Schilderung der wichtigsten Einrichtungs- und Ausstattungsstücke des Gotteshauses, vor allem des Altares. So bescheiden die Kirche, so mannigfaltig ist doch seine Form und er steht nicht nur für sich allein, sondern ist oft mit Kanzel und Orgelempore verbunden und durch einen Säulenumbau ausgezeichnet. Nach dem Altar beansprucht die Kanzel die meiste Bedeutung in der protestantischen Kirche, ja, in manchen Zeiten wurde sie für wichtiger gehalten, als ersterer. Taufstein, Sanduhr usw. ergänzen die inneren Ausstattungsstücke der Kirche. Dazu kommen noch Orgeln und Glocken. Die Orgel gehört zum Gemeindegesang und fehlt kaum gänzlich in einer protestantischen sächsischen Dorfkirche. In nur selteneren Fällen wird sie durch ein Harmonium ersetzt. Der Orgel in gewisser Hinsicht verwandt sind die Glocken, im übrigen aber sind sie die älteren Geschwister. Kirchenbänke, Chorstühle, Heizeinrichtungen, Opferstöcke, Malerei und anderer Schmuck des Inneren werden in kurzer aber treffender Weise behandelt und es wird hierauf dem Baumaterial und der Außenarchitektur der Kirche eine Betrachtung gewidmet. Jahreszahlen, Wahrzeichen, Turmfahnen, Uhren und

des Bild der künstlerischen Bestrebungen der akademischen Jugend und enthielt sowohl Entwürfe und Ausführungen aller Arten von kirchlichen und Profanbauten, wie reizvolle Studienzeichnungen in Aquarell, Federmanier und Bleistift, wie endlich auch kunstgewerbl. Entwürfe. —

Wettbewerbe.

Ein Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die öffentlichen Bauten auf dem Kirchplatz des abgebrannten Ilsfeld wird vom Hilfsverein Ilsfeld für in Württemberg ansässige Architekten ausgeschrieben. Es handelt sich um Entwürfe für eine neue Kirche, ein Pfarrhaus, ein Rathaus, eine Schule und ein Lehrerhaus. Es gelangen drei Preise von 1500, 1000 und 500 M. zur Verteilung. Eine Aenderung in der Verteilung der für die Preise ausgesetzten Summe ist vorbehalten. Dem Preisgericht gehören u. a. an die Hrn. Ob.-Brt. v. Reinhardt, Ob.-Brt. Eisenlohr, Ob.-Brt. Leibbrand und Bauassess. Kuhn in Stuttgart. Termin ist der 27. März; Unterlagen durch die „Baustelle Ilsfeld“. —

Ein internationales Preisausschreiben für den besten Vorschlag einer Klärung und Reinigung des Wassers des „Canal de Isabell II“ ist von der Stadtverwaltung (Alcaldia Presidencia) in Madrid erlassen worden. Es handelt sich nicht nur um eine Verbesserung der Filtrieranlagen, sondern auch um die Behandlung des Wassers überhaupt vor seiner Verteilung. Die Unterlagen können vom Laboratorio Quimico Municipal in Madrid bezogen werden. Frist 31. März 1905. —

Die Bewerbung um ein Reiseburschenstipendium der Friedrich-Siemens-Stiftung der Technischen Hochschule in Dresden im Betrage von 3000 M. ist bis zum 1. Juli 1905 durch den Rektor für Architekten, welche der genannten Hochschule angehören oder ihr angehört haben, eröffnet. —

Zu einem Wettbewerb des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hamburg, betr. ein Geschäftshaus für W. J. E. Gertig Testament, Ecke Großer Burstah und Bohnenstraße in Hamburg, liefen 38 Entwürfe ein. Das Preisgericht, welchem als Architekten die Hrn. Meerwein und Groothoff angehörten, verlieh den I. Preis von 4000 M. den Hrn. Lundt & Kallmorgen; den II. Preis von 2500 M. Hrn. Georg Radel; den III. Preis von 1000 M. Hrn. Max Gerhardt; den ersten IV. Preis von 750 M. Hrn. Ed. Heubel und den zweiten IV. Preis im gleichen Betrage Hrn. Max Mahlmann. Die Entwürfe der Hrn. Henry Grell und Wurzbach wurden angekauft. —

Inhalt: Berliner Neubauten. No. 112. Der neue Dom zu Berlin (Fortsetzung). — Der internationale Wettbewerb um das Probe-Schiffsbauwerk im Zuge des Donau-Oder-Kanals bei Prerau (Fortsetzung). — Volkskunst. — Mitteilungen aus Vereinen. — Vermischtes. — Wettbewerbe. —

Hierzu eine Bildbeilage: Der neue Dom zu Berlin.

Verlag der Deutschen Bauzeitung, G. m. b. H., Berlin. Für die Redaktion verantwortl. Albert Hofmann, Berlin. Druck von Wih. Greve, Berlin.

wohl auch Steinmetzzeichen gehören zu den kleineren, jedoch nicht zu übersehenden Kennzeichnungen des ländlichen Gotteshauses. Zum Schluß der Schilderung der Teile der Kirche gilt ein kurzes Wort noch der Umgebung derselben.

Der Verfasser versäumt nicht, auch einen Blick auf die Dorfkirche der Neuzeit zu werfen. Die Einseitigkeit der Eisenacher Beschlüsse hat sich als nicht fruchtbar und fördernd erwiesen für die Gestaltung der sächsischen Dorfkirche. Es hat auch sehr lange gedauert, bis die Erkenntnis sich Bahn brach, daß es auf die „Stilreinheit bei einer Dorfkirche nicht ankommt“, wenn nur ihr Meister versteht, „bei aller Einfachheit etwas vom deutschen Gemüt und Empfinden, Poesie und namentlich auch malerischen Reiz hineinzulegen“. Leicht ist die Aufgabe keineswegs, eine Dorfkirche im Sinne volkstümlicher Kunst zu bauen. So lange die Baugewerksmeister auf den Schulen „akademisch“ ausgebildet werden, vermögen sie, wie der Verfasser treffend bemerkt, „nicht den einfachen, zum Herzen sprechenden Volkston für ein ländliches Gotteshaus zu treffen.“ Hier gilt es, „der Landschaft einen Zug hinzuzufügen, der nicht fremd, kalt und herrisch hervorsticht, sondern wie eine selbstverständliche Ergänzung des Gesamtbildes wirkt. . . . Wenn die Dorfkirche durch ihre Erscheinung den Sinn für Frieden und Genügen, für den Reiz der Natur und der Heimat in unseren ländlichen Bevölkerungskreisen wieder aussät und kräftigt, so erfüllt sie damit ein gesegnetes Stück innerer Mission!“ Möchte es so sein und möchte das vorliegende treffliche Werkchen mit seinem reichen Bilderschmuck beim Baukünstler die Stelle einnehmen, die beim Landmann die Dorfkirche hat, und auch bei ihm ein Stück innerer Mission erfüllen. „Aus tiefer Not schrei ich zu dir!“ Dieses Bibelwort ist leider in unseren Tagen ein verstärkter Notschrei für die Kunst auf dem Lande geworden! — (Fortsetzung folgt.)